Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg i. Br.

vorgelegt von

Franz Ziegel
Referendar in Fehrbellin.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1910.

Referent: Professor Dr. Alfred Schultze

Meinen lieben Eltern

in Dankbarkeit gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.

v. Amira, Nordgermanisches Obligationenrecht. Bd. 1 Leipzig 1882, Bd. 2 Leipzig 1895.

Boyens, Das deutsche Seerecht. Bd. 1 Leipzig 1897, Bd. 2 Leipzig 1901.

Braband, Die freiwillige Veräußerung deutscher Seeschiffe nach deutschem Seerecht. Diss. Göttingen 1894.

Bremer, Hypothek und Grundschuld. Göttingen 1869.

Brodmann, Über die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts. In der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, herausgegeben von Goldschmidt, Bd. 52 S. 128 ff.

Brunner, Grundzüge der deutschen Rechtsgeschichte. 3. Aufl. Leipzig 1908.

Burchard, Bergung und Hilfeleistung in Seenot. Hannover 1897.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 7. Aufl. Stuttgart 1908.

Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens. Bd. 3. 3. Aufl. Halle 1904.

Dümchen, Schuld und Haftung, insbesondere bei den Grundpfandrechten. Die Reallasten. In Iherings Jahrbüchern Bd. 54 S. 355 ff.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

Ehrenberg, Das Recht des Schiffsgläubigers. In der Göttinger Festgabe für Regelsberger. Leipzig 1901.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 4. Abt. 1. Leipzig 1884.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Bd. 32, 45, 47, 51, 58, 67.

Entscheidungen des Oberappellationsgerichts Lübeck in Hamburger Rechtssachen. Bd. 2.

Gareis-Fuchsberger, Das allgem. deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.

Gierke, Deutsches Privatrecht. Bd. 1 u. 2. (Bindings Handbuch Abt. 2 Teil 3.) Leipzig 1895 u. 1905.

Graemer, Das Schiffsgläubigerrecht nach dem Binnenschiffahrtsgesetz. Diss. Coblenz 1908.

Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt. Jahrg. 13, 18, 21, 24, 25.

Hartmann, Die Obligation. Erlangen 1875.

Heck, Das Recht der großen Haverei. Berlin 1889.

Iherings Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen deutschen und römischen Privatrechts. Bd. 34.

Kohler, Substanzrecht und Wertrecht. Im Archiv für die zivilistische Praxis Bd. 21 S. 155 ff.

Kritische Vierteljahrsschrift für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft. Bd. 21.

Lehmann, Handbuch des Handelsrechts. Leipzig 1908.

Lewis, Das deutsche Seerecht. Bd. 1, 2. Aufl. Leipzig 1883, Bd. 2, 2. Aufl. Leipzig 1884.

Lüerssen, Das Schiffsgläubigerrecht und die übrigen seerechtlichen Pfandrechte. Diss. Borna-Leipzig 1901.

Makower-Loewe, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. 12. Aufl. Berlin 1900.

Martin, Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe? Diss. Borna-Leipzig 1907.

Marx, Beschränkte Haftung des deutschen Handels- und Schiffahrtsrechts. Diss. Bruchsal 1904.

Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889.

Nolte, Die Haftung des Reeders für die Schiffsverbindlichkeiten. Diss. Heidelberg 1908.

Pappenheim, Handbuch des Seerechts. (Bindings Handbuch Bd. 2 Abt. 3 Teil 3.) Leipzig 1906.

Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers. Diss. Hamburg 1895.

Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. Bd. 3. 1./2. Aufl. Berlin 1902.

Pöhls, Darstellung des Seerechts nach gemeinem und hamburgischem Rechte. Teil 1. Hamburg 1830.

Puntschart, Schuldvertrag und Treugelöbnis. Leipzig 1896.

Rehme, Die Haftung des Reeders im Mittelalter. Diss. Stuttgart 1891.

Schaps, Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buche des Handelsgesetzbuchs. Berlin 1906.

v. Schwind, Wesen und Inhalt des Pfandrechts. Jena 1899.

Seufferts Archiv für die Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten. Bd. 42.

v. Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 3. 2. Aufl. München 1903.

Stockmann, Die rechtliche Stellung der Schiffsgläubiger nach See- und Binnenschiffahrtsrecht. Diss. Greifswald 1901.

Wagner, Handbuch des Seerechts. (Bindings Handbuch Bd. 1 Abt. 3 Teil 3.) Leipzig 1884.

Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, begründet von Goldschmidt. Bd. 44, 47, 52.

Zitelmann, Internationales Privatrecht. Bd. 2. Leipzig 1898.

Einleitung.

Die Bedeutung des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiff.

Der zunehmende Großbetrieb in den Reedereien hat in neuerer Zeit Fragen aufgerollt, von deren dereinstiger Tragweite die Schöpfer des Seerechtes kaum etwas ahnen konnten. Zahlreiche Schiffe einer und derselben Reederei verkehren auf denselben Linien und treten, sei es freiwillig, sei es unfreiwillig, in Beziehungen zueinander, welche, wenn die Schiffe im Eigentum verschiedener Reeder gestanden hätten, Rechtsansprüche derselben gegeneinander hervorgerufen hätten. Einige Beispiele mögen die Bedeutung der daraus entstehenden Rechtsfragen illustrieren.

Die Frachtdampfer „Italia" und „Gellert" gehören beide der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrtaktiengesellschaft. Auf der Fahrt von Hamburg nach New-York gerät die „Italia" durch Bruch des Schraubenschaftes in Seenot, aus der sie durch den „Gellert" nach viertägiger Arbeit gerettet wird. Von dem zuständigen Gericht in New-York wird der Hilfslohn sowohl für die Schiffsbesatzung des „Gellert" als auch für die Hapag als Eigentümerin dieses Schiffes festgestellt und auf das Kasko der „Italia" verteilt. Die Hapag verlangt von dem Versicherer der „Italia" Ersatz. Dieser zahlt auch den Ersatz für den der Schiffsbesatzung zustehenden Hilfslohnbetrag, verweigert aber im übrigen die Ersatzleistung an die Hapag, da einem Reeder für die von einem seiner Schiffe einem anderen seiner Schiffe gewährte Hilfeleistung ein Anspruch auf Hilfslohn nicht zustehe.

Ein Schleppdampfer schleppt einen Leichter; beide Schiffe gehören demselben Schiffseigner. Im Hamburger Hafen, beim Passieren einer Brückendurchfahrt, unterläßt es der Führer des Schleppers, rechtzeitig die Schlepptrosse zu verkürzen, so daß der Leichter an die Spundwand der Brücke anstößt, erheblich beschädigt wird und geborgen werden muß. Der Versicherer des Leichters

bezahlt den Kaskoschaden desselben und die Bergungskosten in der Meinung, daß ihm gegen den Schiffseigner als Eigentümer des Schleppers ein Regreß zustehe. Der Schiffseigner bestreitet dies, da er selbst keinen Schadensersatzanspruch gegen sein eigenes Schiff haben könne, den er etwa dem Versicherer abtreten müsse.

Im Nebel stoßen zwei Schiffe desselben Reeders durch Verschulden des Kapitäns des einen von ihnen, welcher keine Nebelsignale gegeben hatte, zusammen. Das unschuldige Schiff sinkt mit einer Ladung im Werte von 7000 Mk. Das schuldige Schiff ist 40 000, das gesunkene Schiff 50 000 Mk. wert. Der Ladungseigentümer verlangt Ersatz seines gesamten Schadens aus dem Erlös des schuldigen Schiffes, der Reeder fordert, daß der Erlös im Verhältnis von 50 : 7 zwischen ihm und dem Ladungseigentümer verteilt werde, weil ihm selbst ein Ersatzanspruch gegen sein eigenes Schiff zustehe.

Ein Reeder ist zugleich Befrachter seines eigenen Schiffes, welches sehr stark mit Schiffshypotheken belastet ist. In einem heftigen Sturm muß ein Teil der Ladung geworfen werden. Der Reeder verlangt, daß der Schaden nach den Grundsätzen über die Haverei verteilt werde, und behauptet ein ihm selbst vor den übrigen Pfandgläubigern zustehendes Befriedigungsrecht aus seinem eigenen Schiffe. Die Hypothekengläubiger stellen ein solches Recht in Abrede.

Diese Fälle mögen genügen, um die Wichtigkeit des Problems, welches hier behandelt werden soll, vor Augen zu führen. Aus ihnen geht aber auch schon hervor, daß die Frage, ob ein Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe anzuerkennen sei, untrennbar mit der Frage nach der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerrechtes und der Reederhaftung im Handelsgesetzbuch verknüpft ist.

Die folgende Untersuchung wird daher mit einer Übersicht über die Ausgestaltung der Reederhaftung im Handelsgesetzbuch beginnen, um dadurch die Grundlage für alle weiteren Betrachtungen zu gewinnen, sich alsdann der Frage nach der Rechtsnatur des Schiffsgläubigerrechtes und der Reederhaftung zuwenden, um dann zu prüfen, ob oder inwieweit ein Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe anerkannt werden muß.

I. Die Reederhaftung im Handelsgesetzbuch.

Grundregel eines jeden modernen Rechtssystems ist es, daß der Schuldner für seine Schuld mit seinem gesamten Vermögen einzustehen hat; das bedeutet, daß Exekutionsobjekt für den Gläubiger, falls die Erfüllung der Verbindlichkeit ausbleibt, alle Bestandteile des Schuldnervermögens in gleicher Weise und für den vollen Betrag der Schuld bilden: Grundregel ist die unbeschränkte Haftung des Schuldners. Diese Art der Haftung meinen wir heute, wenn wir von persönlicher Haftung sprechen. Ältere Rechte, so insbesondere auch das römische und das deutsche, gingen noch weiter, indem sie auch die Person des Schuldners selbst der Haftung unterwarfen, ihn mit Leib und Leben dem Gläubiger verfallen ließen, wenn er seine Schuld nicht zahlte. Dieses Prinzip der Personalhaftung (der persönlichen Haftung i. e. S.) ist jetzt überall aufgegeben. Aber nicht nur das, auch das Prinzip der unbeschränkten Vermögenshaftung ist an wichtigen Stellen durchbrochen. Wirtschaftliche Gründe sind es zumeist, die den Gesetzgeber veranlaßt haben, Ausnahmen von der Regel der unbeschränkten Haftung anzuerkennen. Daher finden wir die beschränkte Haftung besonders häufig auf dem Gebiete des Handelsrechts, denn niemand bedarf ja dringender als der Kaufmann der Möglichkeit, sich mit Teilen seines Vermögens an verschiedenen Unternehmungen zu beteiligen, ohne in jedem einzelnen Falle mit seinem ganzen Vermögen einstehen zu müssen. So finden wir das Prinzip der beschränkten Haftung ausgebildet bei der Kommanditgesellschaft, bei der Gesellschaft mit beschränkter Haftung, bei den Genossenschaften.

Aber in diesen Fällen tritt uns nur die eine Form der Haftungsbeschränkung entgegen: die Beschränkung auf die Höhe eines bestimmten Geldbetrages; die Haftung kann weiter auch beschränkt sein auf bestimmte Gegenstände, so daß diese allein

das Exekutionsobjekt für den Gläubiger bilden.[1]) Diese Form der beschränkten Haftung finden wir vor allen Dingen beim Pfandrecht, besonders stark ausgebildet im Immobiliarpfandrecht bei der Grundschuld und auf dem uns hier interessierenden Gebiete, im Seerecht, in Gestalt der Haftung des Reeders mit der fortune de mer.

Der Grund der Haftungsbeschränkung des Reeders ist klar ersichtlich. Es erscheint nicht mehr als billig, ja für den Reedereibetrieb notwendig, daß das Risiko der Seefahrt nicht das ganze Vermögen des Reeders ergreife, daß er, dessen Schiff mit der ihm anvertrauten Ladung den Gefahren des Meeres ausgeliefert, seinem Einfluß völlig entzogen ist, für solche Schulden, die außerhalb seiner persönlichen Machtsphäre entstehen, nur mit denjenigen Bestandteilen seines Vermögens hafte, die draußen auf dem Meere gleichsam ein selbständiges Dasein führen, nämlich mit dem Schiff und dem, was von der Ladung ihm gehört, der Fracht.

Dieser Grundsatz hat denn auch in allen Seerechten, wenn auch in verschiedener Form, Anerkennung gefunden. Abgesehen von unserem Handelsgesetzbuch sind hauptsächlich noch zwei Systeme zu nennen:

1. Von dem Gedanken der römischen noxae deditio aus, daß der Eigentümer der schadenstiftenden Sache sich durch ihre Herausgabe von seiner Schadensersatzpflicht befreie, entwickelte sich das sogen. Abandonsystem, wonach der Reeder grundsätzlich mit seinem ganzen Vermögen haftet, sich aber durch Abtretung seiner Rechte an Schiff und Fracht von seiner Schadensersatzpflicht befreien

---

[1]) Über den Unterschied und die Entwicklung von Personalhaftung, beschränkter Vermögenshaftung und dinglicher (Pfand-)Haftung vgl. Gierke, Deutsches PrivR. Bd. 2 S. 811: „. . . die persönliche Haftung als solche verstrickt nur die Freiheit der Person und gewährt an sich kein Zugriffsrecht auf Sachen. Die Vermögenshaftung aber gibt zwar ein Zugriffsrecht auf Sachen, jedoch kein dingliches Recht; sie erzeugt kein Pfandrecht, sondern ein Pfändungsrecht, durch dessen Ausübung erst ein Pfandrecht entsteht. Neben der pfandrechtlichen Sachhaftung war eine Haftung mit der Person oder mit dem übrigen Vermögen keineswegs erforderlich, ja ursprünglich wurde durch Pfandsetzung stets eine reine Sachhaftung begründet, die jede weitere Haftung für die Schuld ausschloß. Später wurde die Verbindung einer weiteren Haftung mit der Pfandhaftung zulässig, bedurfte jedoch immer besonderer Begründung".

kann. Das Abandonsystem galt in der Ordonnance de la marine, im schwedischen Seerecht und kommt u. a. in Frankreich, Schweden, Holland, Belgien, Italien, Portugal und Rußland noch heute zur Anwendung.[1])

2. Das englisch-amerikanische Recht steht nicht auf dem Standpunkt der Haftung bestimmter Gegenstände, es setzt aber einen bestimmten Höchstbetrag fest, über den hinaus der Reeder im Einzelfalle nicht in Anspruch genommen werden kann. Dieser Höchstbetrag wird in England berechnet nach der Anzahl der Tons, die das Schiff enthält, in Amerika nach dem Geldwert von Schiff und Fracht.[2])

Das Handelsgesetzbuch formuliert sein Prinzip der beschränkten Haftung in § 486: „Der Reeder haftet nicht persönlich, sondern mit Schiff und Fracht". Dieser eine Satz aber ist auch alles, was es bezüglich der passiven Seite, der Haftung, sagt. Die genaueren Vorschriften, in welchem Umfange Schiff und Fracht haften, insbesondere welche Fracht haftet usw., werden — nicht gerade glücklich — erst bei der Regelung der aktiven Seite, bei der Feststellung der Rechte der Schiffsgläubiger in den §§ 754 ff. gegeben.

§ 486 und die Vorschriften über das Schiffsgläubigerrecht gehören also eng zusammen und müssen deswegen wie überall so auch in dieser Untersuchung zusammen behandelt werden. Die Prüfung der rechtlichen Natur der beschränkten Haftung wird daher erst bei der Frage nach der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerrechts ihren Platz finden. Aus demselben Grunde müssen aber auch bereits hier, wo es die äußere Gestaltung der Reederhaftung im Handelsgesetzbuch darzulegen gilt, die Grundzüge des Schiffsgläubigerrechtes erwähnt werden.

Der Kreis der Gläubiger, denen der Reeder nur mit Schiff und Fracht haftet, deckt sich nicht mit dem der Schiffsgläubiger, sondern der letztere enthält zwar in sich als engeren Kreis alle auf Schiff und Fracht allein angewiesenen Gläubiger, aber darüber hinaus noch andere, denen der Reeder unbeschränkt persönlich

---

[1]) Wagner in Bindings Handb. S. 179; Lewis in Endemanns Handb. S. 45; Boyens Bd. 1 S. 185 Anm. 3.

[2]) Wagner a. a. O. S. 180; Lewis a. a. O. S. 45; Boyens a. a. O. S. 186 f.

haftet. Allen Schiffsgläubigern, d. h. den Gläubigern der in § 754 genannten Forderungen, gemeinsam ist das Schiffsgläubigerrecht, d. i. ein gegen jeden Dritten wirksames Recht auf vorzugsweise Befriedigung aus dem Schiff und dessen Zubehör sowie der Bruttofracht derjenigen Reise, auf welcher die Ansprüche entstanden sind.

Das Schiffsgläubigerrecht verfolgt danach einen doppelten Zweck. Einmal gewährt es denjenigen Gläubigern, denen der Reeder mit Schiff und Fracht haftet, das notwendige Korrelat zu dieser Haftungsbeschränkung, indem es ihnen zur Verwirklichung ihrer Ansprüche eine besonders scharfe Waffe an die Hand gibt, die es ihnen ermöglicht, sich aus den ihnen allein haftenden Gegenständen vorzugsweise vor allen Landgläubigern zu befriedigen. Andererseits gewährt es denjenigen Schiffsgläubigern, denen der Reeder schon an und für sich unbeschränkt, also auch mit der fortune de mer, haftet, noch ein Plus, indem es ihnen ein vorzugsweises Recht an denjenigen Vermögensteilen sichert, mit denen ihre Ansprüche besonders eng verknüpft sind.

Da der Reeder durch das Schiffsgläubigerrecht in seiner Verfügung über das Schiffsvermögen nicht beschränkt ist und nicht beschränkt werden durfte, wenn man nicht seinen Betrieb lahm legen wollte, so entstand dem Gesetzgeber die weitere Aufgabe, die Schiffsgläubiger gegen die Gefahr einer Entziehung ihrer Rechte an denjenigen Vermögensteilen zu schützen, in denen sie allein oder vorzugsweise Deckung suchen können. Diesem Zwecke dient einmal die bereits erwähnte uneingeschränkte Verfolgbarkeit des Schiffsgläubigerrechtes gegenüber Dritten, ferner das Institut der sogen. beschränkt persönlichen Haftung des Reeders[1]: Wenn der Reeder die Befriedigung der Gläubiger willkürlich vereitelt oder erschwert, z. B. das Schiff zu einer neuen Reise aussendet oder sein Landvermögen auf Kosten des Schiffsvermögens bereichert, so haftet er den Schiffsgläubigern persönlich, aber nur bis zu der Höhe, bis zu welcher sie aus dem Schiffsvermögen Befriedigung hätten erlangen können.

---

[1] §§ 771 Abs. 4 u. 5, 772—774, 775 Abs. 3 HGB.; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 13; Schaps S. 79; Wagner in Bindings Handb. S. 180; Cosack S. 167; RG. Bd. 33 S. 84.

Demgemäß sind drei verschiedene Haftungen des Reeders gegenüber den Schiffsgläubigern zu unterscheiden:

1. beschränkte Haftung;
2. beschränkt persönliche Haftung;
3. persönliche Haftung.

II. Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts.

Wir kommen zu der Untersuchung der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerrechts und können dabei unseren Ausgangspunkt von dem nehmen, was bereits gelegentlich der Reederhaftung über das Schiffsgläubigerrecht gesagt werden mußte.

Schiffsgläubigerrecht ist das gewissen Gläubigern des Reeders wegen bestimmter aus der Verwendung des Schiffes zur Seeschiffahrt entsprungener Forderungen gewährte, gegen Dritte wirksame Recht auf vorzugsweise Befriedigung aus dem Schiffsvermögen.[1])

Die in § 754 genannten Forderungen, welche das Schiffsgläubigerrecht gewähren, zerfallen entsprechend den Arten der Reederhaftung, wie wir ebenfalls bereits sahen, in zwei Gruppen:

1. diejenigen Forderungen, für die der Reeder nur mit Schiff und Fracht haftet (Nr. 4—9);
2. diejenigen Forderungen, für die der Reeder unbeschränkt persönlich haftet (Nr. 1—3 u. 10);[2])

In den Fällen der ersten Kategorie entspricht der Haftung des Reeders auf der passiven Seite genau das Schiffsgläubigerrecht auf der aktiven Seite: dort Haftung mit Schiff und Fracht, hier Schiffsgläubigerrecht an Schiff und Fracht. Das Schiffsgläubigerrecht zeigt sich also in diesen Fällen in reinerer Form, weil sich das Gläubigerrecht hier in dem Schiffsgläubigerrecht erschöpft, während in den Fällen der unbeschränkten Haftung den Gläubigern außerdem der Zugriff auf das Landvermögen offen-

---

[1]) Makower S. 194; Schaps S. 753 Anm. 1; Cosack S. 166, 2; Mittelstein S. 4 § 21; Pappenheim S. 215; vgl. auch Anm. 2 ebenda.

[2]) Die beschränkt persönliche Haftung fällt hier naturgemäß weg, da sie erst eine weitere Folge der unpersönlichen Haftung darstellt, ein Sicherheitsventil gegen diese bildet.

steht. Daher liegt die Versuchung nahe, die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechtes nur an den Fällen der beschränkten Haftung zu untersuchen. Besonders nahe liegt diese Versuchung bei der hier vorliegenden Frage nach dem Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe; denn in den Fällen unbeschränkter Haftung liegen dem Schiffsgläubigerrecht unzweifelhaft und unbestritten stets Forderungen zugrunde und es erscheint deshalb, da niemand sein eigener Gläubiger sein kann, in diesen Fällen jedenfalls das Entstehen eines Schiffsgläubigerrechtes am eigenen Schiffe ausgeschlossen zu sein und nur die Frage in Betracht zu kommen, inwieweit etwa ein einmal entstandenes Schiffsgläubigerrecht noch fortbestehen könnte, nachdem das betreffende Schiffsvermögen in das Eigentum des Gläubigers übergegangen ist. Man darf jedoch nicht vergessen, daß das Schiffsgläubigerrecht einheitlich geregelt ist und daher in allen Fällen, in denen der beschränkten Haftung sowohl wie in denen der unbeschränkten, nur dasselbe sein kann. Einseitigkeit ist hier für die Richtigkeit des Ergebnisses verhängnisvoll, bei einer Untersuchung der Rechtsnatur des Schiffsgläubigerrechtes dürfen weder die Fälle der beschränkten noch die der unbeschränkten Haftung zu kurz kommen. Mit Recht sieht Wagner[1]) gerade in der Betrachtung nur der einen Kategorie die Ursache der mannigfaltigen und oft falschen Resultate, zu denen man bisher gekommen ist.

Denn die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechtes ist der bestrittenste Punkt, den das Seerecht aufzuweisen hat; innerhalb dieses Streites aber dreht sich alles um die Frage nach der dinglichen oder obligatorischen Qualität des Schiffsgläubigerrechtes und um die Frage nach der Rechtsnatur der „Forderungen", an welche § 754 das Schiffsgläubigerrecht knüpft.

Das Gesetz zwar drückt sich unzweideutig genug aus, denn es spricht in § 755 dem Schiffsgläubigerrecht klar und deutlich die Natur eines Pfandrechtes zu. Nach dem Inkrafttreten des allgem. deutschen Handelsgesetzbuchs, dessen Bestimmungen über das Schiffsgläubigerrecht fast wörtlich mit den heutigen Bestimmungen übereinstimmten,[2]) hat man denn auch zunächst keine Zweifel über

---

[1]) In Bindings Handb. a. a. O. S. 181.

[2]) vgl. Art. 757 ADHGB.

seine rechtliche Natur gehabt, sondern betrachtete es unbefangen als ein zur Sicherung von Forderungen dienendes Pfandrecht, das nur durch seine selbst gutgläubigen Dritten gegenüber durchdringende Wirkung und durch seine Bevorzugung vor allen anderen Pfandrechten besonders qualifiziert war. Über die diesem Pfandrecht zugrunde liegenden Forderungen machte man sich ebenfalls keine Gedanken.[1])

Da erschien im Jahre 1880 Ehrenbergs Werk: „Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht", welches das Schiffsgläubigerrecht einer eingehenden Prüfung unterwarf, insbesondere die Forderungen bei der beschränkten Haftung des Reeders näher untersuchte und den Satz aufstellte, daß es sich in dem Schiffsgläubigerrechte um kein gewöhnliches Pfandrecht, sondern um ein eigenartiges, besonderen Regeln folgendes Recht handele, welches er mit dem römischen Namen einer actio in rem scripta belegte. Seitdem hat sich die Literatur eingehend mit dieser Frage beschäftigt und neue Theorien sind aufgestellt worden. Hier eine Übersicht über den Stand der Meinungen[2]):

1. Ein rein obligatorisches Recht in Gestalt einer actio in rem scripta nehmen an: Ehrenberg, Mittelstein, Schröder Braband, Burchard und das Oberlandesgericht Hamburg.[3])

2. Eine actio in rem scripta verbunden mit einem Pfandrecht: Ehrenberg (in Abänderung seiner früheren Ansicht), Schaps und Cosack und Nolte.[4])

3. Ein rein dingliches Recht: Schröder, Lewis, Boyens, Zitelmann, Kohler, Gierke, Dernburg und Lehmann.[5])

---

[1]) vgl. Brodmann in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 52 S. 128.

[2]) vgl. Schaps S. 80 Anm. 1, S. 753 Anm. 2.

[3]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 457ff.; Mittelstein S. 190ff.; Braband S. 48ff.; Burchard S. 187 (hierzu vgl. jedoch Pappenheims Kritik in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 47 S. 164); Seufferts Arch. Bd. 42 S. 197ff.

[4]) Ehrenberg in Festgabe für Regelsberger S. 38; Schaps S. 81f.; Cosack S. 137ff.; Nolte S. 63.

[5]) Schröder in Endemanns Handb. S. 306; Lewis Bd. 2 S. 205f.; Boyens Bd. 1 S. 188ff.; Zitelmann, Intern. PrivR. Bd. 2 S. 563ff.; Kohler in Arch. f. ziv. Prax. Bd. 91 S. 159; Gierke S. 1006 Anm. 35; Dernburg S. 830 III; Lehmann S. 558 Anm. 3.

4. Ein gewöhnliches Pfandrecht: Pappenheim, der ungenannt gebliebene Einsender S—n der zu 1. genannten Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg, Brodmann und Lüerssen.[1][2][3])

a) Das Schiffsgläubigerrecht ist keine actio in rem scripta.

Nach der an erster Stelle genannten Theorie, die wir nach ihrem Begründer kurz die Ehrenbergsche Theorie nennen können, ist das Schiffsgläubigerrecht ein ausschließlich obligatorisches Recht, das sich durch Gewährung einer actio in rem scripta gegen jeden Eigentümer des Schiffsvermögens wendet und in der Exekution auf diese Vermögensstücke beschränkt ist, mit anderen Worten ein Forderungsrecht, wegen dessen die Zwangsvollstreckung nur in bestimmte Vermögensbestandteile zulässig ist, bei welchem aber die Schuld gleichsam mit diesen Vermögensbestandteilen mitwandert, dergestalt daß der Gläubiger sein Recht jedem Dritten gegenüber, der in ihren Besitz gelangt, ausüben kann.

Ehrenberg geht also von dem an sich richtigen Gedanken aus, daß der Wortlaut des Gesetzes, nach welchem das Schiffsgläubigerrecht ein Pfandrecht sein müßte, die juristische Konstruktion nicht bindet. Maßgebend für den Charakter eines Rechtsinstituts ist in der Tat allein sein Inhalt, die Wirkung, die es äußert, nicht der Name, den das Gesetz ihm gibt.[4]) Aber andererseits wird man gut tun, zunächst nach einer Erklärung zu suchen, die auch mit dem Wortlaut des Gesetzes in Einklang steht, besonders wenn er so unzweideutig und mit so offenbarer Absichtlichkeit gebraucht ist wie hier, und erst bei zwingender Notwendigkeit es unternehmen, die Ausdrucksweise des Gesetzes aus diesem selbst heraus zu widerlegen. Wer Inhalt und Ausdruck

---

[1]) Pappenheim S. 290ff.; Seufferts Arch. Bd. 42 S. 198f.; Brodmann in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 52 S. 128ff.; Lüerssen S. 51ff.

[2]) Diese Theorie erklärt Gareis-Fuchsberger S. 1146 Anm. 2 (bereits 1891!) mit Unrecht für die herrschende. Von einer herrschenden Ansicht kann wohl auch heute noch nicht gesprochen werden; vgl. Lüerssen S. 13.

[3]) Ganz unklar über die Rechtsnatur des Schiffsgläubigerrechtes bleibt sich Craemer; vgl. a. a. O. S. 54f.

[4]) vgl. Sohm in Grünhuts Zeitschr. Bd. 5 S. 3.

des Gesetzes in Einklang zu bringen vermag, hat jedenfalls eine starke Vermutung der Richtigkeit für sich.[1])

Ferner aber ist es jedenfalls kein befriedigendes Ergebnis, ein Rechtsinstitut, das gewisse Besonderheiten aufweist, ohne weiteres aus dem Rechtssystem absondern und zum Prototyp einer neuen Gattung erklären zu müssen. Unserem Rechte ist die actio in rem scripta als Gattungsbegriff nicht mehr bekannt, wenn sie auch in der Theorie noch gelegentlich bei Konstruktionsfragen verwendet wird, und wir müßten, wenn sich das Schiffsgläubigerrecht wirklich nicht anders erklären lassen sollte, ihr erst von neuem einen Platz im Obligationen- oder Sachenrecht oder zwischen beiden anweisen. Also auch unter diesem Gesichtspunkte führt sich die Ehrenbergsche Theorie nicht sonderlich glücklich ein. Doch prüfen wir ihre sachliche Richtigkeit.

Drei Gründe führt Ehrenberg an, die seiner Ansicht nach das Schiffsgläubigerrecht zu einem obligatorischen Rechte stempeln, dem dinglichen Charakter eines Rechts zuwiderlaufen.

1. Der erste Einwand Ehrenbergs bezieht sich auf den Inhalt des Schiffsgläubigerrechts überhaupt: seine ganze Struktur, alle seine Wirkungen sollen dem Wesen eines dinglichen Rechtes widersprechen. Wir müssen, um die Richtigkeit dieser Behauptung prüfen zu können, vorerst die charakteristischen Merkmale des dinglichen Rechtes zu finden suchen.

Man ist sich in der Theorie über den Inhalt des prinzipiellen Gegensatzes von dinglichem und obligatorischem Rechte keineswegs einig.

Auf der einen Seite erblickt man das Wesentliche des dinglichen Rechtes in der Art der rechtlichen Macht, die es gewährt. Zu den Anhängern dieser Ansicht zählt sich auch Ehrenberg:

„Wenn ein Recht nicht einmal potentiell, seiner Fähigkeit nach, irgendwie eine dauernde Ausübung gestattet, wenn es sich durch einmalige Ausübung gänzlich und für immer erschöpfen muß, wenn es in keiner Weise die Sache einem dauernden Banne unterwerfen, dem Berechtigten nicht einmal die Erlangung des

---

[1]) Pappenheim S. 292.

Besitzes zu gewährleisten vermag, dann empfiehlt es sich schwerlich, von einem dinglichen Rechte zu sprechen".[1])

Von dieser Auffassung aus ist das Schiffsgläubigerrecht gewiß kein dingliches Recht, aber Ehrenberg vergißt, daß er damit die dingliche Qualität des Pfandrechtes überhaupt in Abrede stellt, denn abgesehen von dem Besitz, welcher heute allerdings regelmäßige Begleiterscheinung des Mobiliarpfandrechtes ist, treffen die Einwendungen Ehrenbergs auch jedes andere Pfandrecht. Und in der Tat vertritt z. B. v. Schwind,[2]) der die Ehrenbergsche Auffassung des dinglichen Rechtes teilt, den Standpunkt, daß die Einordnung des Pfandrechtes in das Obligationenrecht seinem Wesen besser gerecht werde als seine Stellung im Sachenrecht.[3])

Daraus aber ergibt sich schon, daß das geltende Recht diese an sich sehr wohl zu verfechtende Auffassung vom dinglichen Rechte nicht teilt. Mit Gierke können wir das Sachenrecht oder dingliche Recht im Sinne der herrschenden, im Bürgerlichen Gesetzbuch angenommenen Ansicht definieren als ein „Recht, das seinem Subjekt die Herrschaft über einen als Sache ausgeschiedenen Bestandteil der äußeren Güterwelt jedermann gegenüber verschafft".[4]) Nicht in der Art, sondern im Objekt eines Rechtes ist hiernach der Gegensatz zwischen dinglichem und obligatorischem Recht zu suchen. Das obligatorische Recht hat zum Objekt eine Person dergestalt, daß diese dem Berechtigten gegenüber zu einer Leistung verpflichtet ist, ohne daß das Recht irgendeinem Dritten gegenüber seine Wirksamkeit entfalten könnte; das dingliche Recht hat zum unmittelbaren Objekt eine Sache, „bezüglich derer dem Berechtigten Herrschaft und somit Macht zur Untersagung fremder Eingriffe zuerkannt wird. Verpflichtetes Subjekt ist jedermann".[5]) Besonders deutlich wird der Unterschied zwischen dinglichem und obligatorischem Recht bei den obligatorischen Rechten auf Sach=

---

[1]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 440.

[2]) Wesen und Inhalt des Pfandrechts S. 199; vgl. auch Ehrenberg a. a. O. S. 458.

[3]) v. Schwind a. a. O.

[4]) Gierke a. a. O. Bd. 1 S. 260, Bd. 2 S. 1.

[5]) Gierke a. a. O. Bd. 1 S. 260.

herrschaft (Miete, Pacht, Recht auf Auflassung, auf Eintragung einer Hypothek). Auch wo solche Rechte „im wirtschaftlichen Erfolge sich mit dinglichen Rechten decken, sind sie von solchen im rechtlichen Wesen verschieden. Denn als persönliche Rechte ergreifen sie nicht unmittelbar die Sache, sondern verpflichten nur den Schuldner zu einer die Sache betreffenden Leistung. Die Sache ist in irgendeiner Weise Leistungsgegenstand, aber nicht Rechtsgegenstand".[1])

Kohler[2]) charakterisiert juristisch-philosophisch treffend den Gegensatz zwischen obligatorischem und dinglichem Rechte folgendermaßen:

„Das dingliche Recht beruht auf der Bestimmung des Menschen, über die Erde zu herrschen, das obligatorische auf der Möglichkeit, sich einem anderen sozial dienstbar zu machen".

Von dieser Unterscheidung aus ist es für das Bestehen eines dinglichen Rechtes gleichgültig, ob es eine Sache nach allen Richtungen oder nur in einzelnen Beziehungen ergreift, ob es ein unbeschränktes und unbeschränkbares, ein dauerndes oder nur ein vorübergehendes Herrschaftsverhältnis über die Sache darstellt. Besonders ist es nicht erforderlich, daß das Recht den Besitz der Sache gewähren muß, um ein dingliches Recht sein zu können. Zwar ist der Besitz im heutigen Rechte als Publizitätsform bei den dinglichen Rechten an beweglichen Sachen wie die Eintragung im Grundbuch bei den Immobiliarpfandrechten grundsätzlich anerkannt, und auch die gesetzlichen Pfandrechte sind in der Regel[3]) mit dem Besitz verbunden, aber Sache des positiven Rechtes ist es, diese Publizitätsform aus Zweckmäßigkeitsrücksichten nicht zur Anwendung zu bringen,[4]) so fehlt sie z. B. bei dem Pfandrecht des Vermieters an den invecta et illata des Mieters, so fehlt sie im Immobiliarsachenrecht, in welchem dem Besitz als Publizitätsform die Eintragung im Grundbuch entspricht, bei der Überbau- und bei der Notwegrente, so fehlt sie auch hier beim

---

[1]) Gierke a. a. O. Bd. 2 S. 607 ff.

[2]) Arch. f. ziv. Prax. Bd. 91 S. 169.

[3]) vgl. z. B. die gesetzlichen Pfandrechte des HGB.

[4]) vgl. Brodmann S. 137.

Schiffsgläubigerrecht. Dadurch aber wird die dingliche Natur dieser Rechte keineswegs vernichtet.

Das Schiffsgläubigerrecht ist jedem Dritten gegenüber wirksam, ja nicht einmal gutgläubiger Erwerb schützt hier den Dritten dagegen, daß es ihm gegenüber geltend gemacht werde. Das aber ist gerade das Kennzeichen des dinglichen Rechtes, daß es „eine Sache unmittelbar erfaßt, an ihr klebt, sie nicht von sich läßt, unbekümmert um jedwede Person, unbekümmert um alle Wandlungen, alle äußeren Schicksale der Sache".[1]) Zum dinglichen Rechte genügt ein Spannungsverhältnis zwischen Person und Sache, „eine rechtliche Gebundenheit, welche ihr Objekt erfaßt, und die bestimmt ist, zum Schlusse dem Berechtigten zu einer Befriedigung seiner Ansprüche zu verhelfen".[2])

Kann so aus diesen allgemeinen Erwägungen heraus die dingliche Natur des Schiffsgläubigerrechtes nicht mehr in Zweifel gezogen werden, so spricht für dieselbe auch das Institut der Rangordnung, nach welcher die Schiffsgläubiger ihre Befriedigung finden. Eine Rangordnung von Rechten, die an und für sich gleichberechtigt nebeneinander stehen müßten, ist ein Spezifikum dinglicher Rechte, wenn man von der Besonderheit des Konkursverfahrens absieht.[3])

Das Schiffsgläubigerrecht muß im Hinblick auf das Bürgerliche Gesetzbuch zu den dinglichen Rechten gezählt werden. Seine Wirkungen mit Hilfe der Annahme einer gesetzlichen Schuldübernahme mit beschränkter Exekutionsmöglichkeit erklären heißt, an Stelle der einfachen und deutlichen Gesetzesvorschriften eine komplizierte, den Grundanschauungen des Gesetzes widersprechende Konstruktion setzen.

2. Ein weiteres spezielleres Argument gegen die Dinglichkeit des Schiffsgläubigerrechtes ist nach Ehrenberg[4]) die Möglichkeit,

---

[1]) v. Schwind a. a. O. S. 201.

[2]) v. Schwind a. a. O.

[3]) Die Regelung der Befriedigung der Schiffsgläubiger nach einer bestimmten Rangordnung wird daher von Ehrenberg und den Anhängern seiner Theorie auch vielfach als ein besonders geregeltes Konkursverfahren betrachtet; vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 416.

[4]) S. 424 ff., 441.

daß dem Reeder selbst gegen das Schiffsvermögen ein dem Rechte der Schiffsgläubiger genau kongruentes Recht zustehen könne. Ganz abgesehen davon, daß Ehrenberg ein solches Recht an eigener Sache ohne weiteres annimmt und daraus auf die Natur des Schiffsgläubigerrechts schließt, statt umgekehrt zu fragen, ob bei der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerrechts ein Recht an eigener Sache denkbar ist, ist dieses Argument ebenfalls nur dadurch erklärlich, daß Ehrenbergs Werk vor der Schöpfung des Bürgerlichen Gesetzbuchs geschrieben ist. Uns ist heute durch das Bürgerliche Gesetzbuch gerade das dingliche Recht an eigener Sache völlig geläufig, während wir uns ein obligatorisches Recht gegen die eigene Sache nicht vorstellen können. Außerdem aber ist nicht klar ersichtlich, welche Rechte am eigenen Schiffsvermögen Ehrenberg meint. Er spricht zuerst[1]) von dem Deduktionsrecht des Reeders, welches die Ausscheidung von Werten, die zum Landvermögen gehören, aus dem Sondergute bezweckt. Dieses Recht hat mit dem Schiffsgläubigerrecht nichts zu tun. Es kann einredeweise gegen die ihre Befriedigung aus dem Schiffsvermögen suchenden Gläubiger geltend gemacht werden durch die Behauptung, daß die betreffenden Gegenstände nicht Schiffsvermögen, also dem Schiffsgläubigerrecht nicht unterworfen seien. Es liegt kein Grund vor, hier den Reeder als klägerischen Vertreter des Landvermögens gegen das Schiffsvermögen zu betrachten, der Reeder macht in einem solchen Falle keine Rechte gegen sein „Sondervermögen" geltend, sondern vielmehr Rechte an seinem Landvermögen. Später spricht Ehrenberg von der Einlösung des Bodmereibriefes durch den Reeder. In diesem Falle kann allerdings der Reeder Schiffsgläubiger seines eigenen Schiffsvermögens werden — hierüber wird unten noch des genaueren zu sprechen sein —, doch stellt das, wie gesagt, nach heutiger Anschauung eher ein Argument für als gegen die Dinglichkeit des Schiffsgläubigerrechtes dar.

3. Schließlich spricht nach Ehrenberg gegen die Dinglichkeit des Schiffsgläubigerrechtes, daß es zur Kompensation gegen eine Forderung des jeweiligen Eigentümers des Sondergutes be-

---

[1]) S. 424.

nutzt werden könne. Auch hier macht Ehrenberg wiederum die Folgerung zur Prämisse,[1] indem er die Aufrechenbarkeit zuerst behauptet und dann Schlüsse daraus zieht, statt aus der juristischen Natur des Rechts den Umfang der Zulässigkeit der Aufrechnung abzuleiten. Wir werden deshalb über die Aufrechnung erst sprechen, nachdem wir festgestellt haben, was denn eigentlich das Schiffsgläubigerrecht rechtlich darstellt, und begnügen uns hier mit der Feststellung, daß auch das dritte Argument Ehrenbergs nicht durchschlägt und somit sein Beweis als mißglückt anzusehen ist.

Wie ist man überhaupt zu der Annahme einer actio in rem scripta gekommen? Wenn der Reeder, in dessen Person eine Forderung entstanden ist, für die er nur mit Schiff und Fracht haftet, diese allein haftenden Gegenstände veräußert, d. h. das Schiff verkauft und übereignet und die Frachtforderung abtritt, dann kann er — von den Fällen abgesehen, in denen die beschränkt persönliche Haftung eintritt — schlechterdings nicht mehr in Anspruch genommen werden. Daraus schloß man, daß er überhaupt aufgehört habe Schuldner zu sein, und kam weiter zu der notwendigen Folgerung, daß der neue Eigentümer an die Schuldnerstelle getreten sei, also eine gesetzliche private Schuldübernahme[2]) stattgefunden habe. Von alledem ist aber aus dem Gesetz nicht das mindeste zu entnehmen, und gegen die Annahme einer privativen Schuldübernahme ohne Vertrag oder Genehmigung des Gläubigers[3]) spricht auch noch der Umstand, daß das moderne Recht eine solche geradezu perhorresziert, denn es findet sich sonst kein Fall, in dem sie anerkannt wäre. Ja, hier würde sogar ein „Schuldübergang" wider Willen sowohl des Schuldners wie auch des Gläubigers stattfinden, von einer „Schuldübernahme" kann also eigentlich überhaupt nicht gesprochen werden.[4])

Aber die Ehrenbergsche Theorie ist noch in einem anderen Punkte anfechtbar. Dieser Punkt betrifft die Fälle der

---

[1]) vgl. Beschr. Haftung S. 140, 283 mit S. 442; Pappenheim S. 303.

[2]) Ehrenberg a. a. O. S. 30.

[3]) vgl. § 414 BGB.

[4]) Pappenheim S. 304 Anm. 1.

unbeschränkt persönlichen Haftung.[1]) Da auch hier das Schiffsgläubigerrecht eine actio in rem scripta sein müßte, außerdem aber dem Schiffsgläubiger gegen denjenigen Reeder, in dessen Person die Forderung entstanden ist, eine Forderung zusteht, für die er auch noch nach Veräußerung des Schiffes und nach Abtretung der Frachtforderung mit seinem ganzen Vermögen haftet, so sind die Anhänger der Ehrenbergschen Theorie gezwungen, in diesen Fällen zwei obligatorische Ansprüche des Schiffsgläubigers anzunehmen, und zwar je nachdem, ob das Schiffsvermögen sich noch bei dem ursprünglichen Reeder befindet oder nicht, zwei obligatorische Ansprüche gegen eine und dieselbe Person oder einen obligatorischen Anspruch gegen den ursprünglichen Reeder und einen obligatorischen Anspruch gegen den jetzigen Eigentümer des Sondergutes.[2]) Diese beiden Ansprüche sollen selbständig nebeneinander herlaufen, im großen und ganzen ihre eigenen Rechtsschicksale haben und nur insofern in einem Zusammenhang stehen, als sie „gewissen gemeinsamen Endigungsgründen" unterliegen. Zugegeben, daß auch sonst aus einem einzigen Rechtsgrunde mehrere Forderungen entstehen können, so ist doch diese Konstruktion, die sich wiederum sehr stark von den gesetzlichen Bestimmungen emanzipiert, äußerst künstlich, und gerade diese Konsequenz der Ehrenbergschen Theorie spricht sehr wenig für ihre Richtigkeit; auch in dieser Hinsicht wird derjenigen Lösung der Vorzug zu geben sein, welche für das einheitlich geregelte Schiffsgläubigerrecht in jeder Beziehung einheitliche Regeln findet[3])

b) Das Schiffsgläubigerrecht ist keine actio in rem scripta verbunden mit einem Pfandrecht.

Mit der Cosack-Schapsschen Theorie, der sich nun auch Ehrenberg angeschlossen hat und nach der das Schiffs-

---

[1]) Wagner in Bindings Handb. S. 181 Anm. 3 sieht mit Recht in der Nichtbeachtung dieser Haftung neben der beschränkten den Hauptfehler des Ehrenbergschen Werkes. Vgl. auch Pappenheim S. 304 Anm. 7.

[2]) Ehrenberg in Festgabe für Regelsberger S. 17, 36; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 417; Schaps S. 82. Dagegen besonders Pappenheim in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 44 S. 599; Lüerssen S. 48.

[3]) vgl. oben S. 8 und Pappenheim S. 310f.

gläubigerrecht eine mit einem Pfandrecht ausgestattete Forderung gegen den jeweiligen Eigentümer des Schiffsvermögens darstellt, brauchen wir uns nach dem Gesagten nur kurz zu beschäftigen. Denn auch diese Theorie hält noch an der actio in rem scripta fest, und alles, was gegen die Ehrenbergsche Theorie gesagt wurde, kann auch gegen diese Theorie ins Feld geführt werden. Dennoch bedeutet sie einen großen Fortschritt, denn sie bricht endgültig mit der Ansicht, daß hier ein rein obligatorisches Recht vorliege, und kommt damit der richtigen Ansicht einen erheblichen Schritt näher. Ihr Fehler liegt darin, daß sie dem Pfandrecht nur eine nebensächliche Bedeutung beimißt, indem sie es zu der actio in rem scripta hinzutreten läßt, anstatt im Anschluß an das Gesetz zu versuchen, die Wirkungen des Schiffsgläubigerrechts, besonders die unbeschränkte Wirkung gegenüber Dritten, aus dem Pfandrechte zu erklären und im Anschluß daran auch die actio in rem scripta einer Prüfung zu unterwerfen. Denn zur Annahme einer actio in rem scripta kam, wie wir sahen, Ehrenberg ja nur deswegen, weil er ein dingliches Recht leugnete und daher die Wirkung gegenüber Dritten auf andere Weise erklären mußte. Nach Anerkennung des Pfandrechtes erklärt sie sich ohne weiteres aus diesem, und es ist nicht ersichtlich, aus welchem Grunde die actio in rem scripta, insbesondere in den Fällen unbeschränkter Haftung,[1] auch heute noch aufrechterhalten wird.

c) Das Schiffsgläubigerrecht ist regelmäßig kein rein dingliches Recht.

Wir kommen zu der dritten Theorie, welche hauptsächlich von Boyens vertreten wird. Nach ihr ist das Schiffsgläubigerrecht: „ein selbständiges Recht auf Aneignung eines Teiles der im Schiffsvermögen vorhandenen Werte, ähnlich wie die Grundschuld ein Recht auf Aneignung des im Grundstück vorhandenen Wertes ist". Es ist kein Pfandrecht, da es nicht akzessorisch zu einer Forderung hinzutritt, sondern „es erschöpft in seiner dinglichen

---

[1]) vgl. Lüerssen S. 49.

Natur seinen Inhalt voll".[1]) Es ist ein „Wertrecht" im Sinne Kohlers.[2]) Der Umfang dieses rein dinglichen Rechts wird durch den konkreten Rechtsgrund bestimmt, d. h. „durch den Vertragsinhalt, wenn der Schiffsschuld ein Vertrag zugrunde liegt, durch den Umfang des Deliktes, wenn derselben ein solches zugrunde liegt".

Die Anhänger dieser Theorie vergessen, wie vor allem die Hinweise auf die Grundschuld zeigen, daß das Recht des Schiffsgläubigers kein selbständiges, sondern ein durchaus akzessorisches Recht ist.[3]) Ein Blick auf den § 754 HGB. lehrt, daß es zum überwiegenden Teile[4]) bezüglich seines Entstehens, seines Umfanges und seines Unterganges von Forderungen abhängig ist oder doch zum mindesten von Tatbeständen, welche nach den Grundsätzen des allgemeinen bürgerlichen Rechts Forderungen hervorrufen und für ihren Umfang und ihren Bestand bestimmend sind. Eine Theorie, welche sich darauf gründet, daß hier ausnahmsweise keine Forderungen entstehen, sondern selbständige dingliche Rechte, müßte das erst beweisen. Diesen Beweis aber sucht man sowohl bei Boyens wie bei den übrigen Vertretern der Ansicht vergebens. Es wird lediglich darauf hingewiesen, daß bei beschränkter Haftung die Befriedigung aus dem Schiffsvermögen das einzige Recht sei, welches dem Schiffsgläubiger zustehe, daß nach Veräußerung des Schiffes und der Abtretung der Frachtforderung — immer abgesehen von der nur ausnahmsweise eintretenden beschränkt persönlichen Haftung — der ursprüngliche

---

[1]) Boyens Bd. 1 S. 188.

[2]) Arch. f. ziv. Prax. Bd. 91 S. 159; für die Bodmerei Bremer S. 71 ff.; gegen ihn Ehrenberg in Krit. VSchr. Bd. 21 S. 180.

[3]) Der Gegensatz von selbständig und akzessorisch hat mit dem Gegensatz abstrakt-kausal nichts zu tun. So enthält die Sicherungshypothek des BGB. eine neben eine persönliche Haftung akzessorisch hinzutretende dingliche Sachhaftung und ist doch abstrakt, d. h. von der causa losgelöst. Der § 873 BGB. mit seinem abstrakten dinglichen Vertrage („Einigung") findet auch auf die Sicherungshypothek Anwendung. Denkbar ist andererseits eine nichtakzessorische, selbständige dingliche Sachhaftung, die kausal, durch die Gültigkeit des Rechtsgrundes bedingt ist (vgl. z. B. unten S. 30 Anm. 3).

[4]) So auch Pappenheim S. 291, der indessen im weiteren Laufe die besondere Natur der Nr. 4 u. 5 in § 754 außer acht läßt. Darüber unten.

Reeder nicht mehr in Anspruch genommen werden könne, und daraus wird geschlossen, daß eine Schuld nicht bestehe und nie bestanden habe.

So kommt auch diese Theorie wieder bei den Fällen der unbeschränkten dinglich-persönlichen Haftung zu der Annahme zweier Ansprüche, nur ist es hier ein rein dinglicher Anspruch, gerichtet gegen den jeweiligen Eigentümer des Schiffsvermögens als solchen, und ein obligatorischer Anspruch gegen den Reeder, in dessen Person die Schuld entstanden ist. Es ist aber nicht ersichtlich, aus welchem Grunde man nicht wenigstens in diesen Fällen unbeschränkter Haftung ein akzessorisches Pfandrecht annehmen soll. Lassen wir einmal alle Theorien beiseite und entscheiden wir unbefangen nach dem Gesetz. Wir setzen als Beispiel den Fall, daß der Reeder einer Person der Schiffsbesatzung die Heuer schulde, eine Verbindlichkeit, für die er nach § 487 persönlich haftet. Die Forderung gewährt gemäß § 754 Nr. 3 die Rechte eines Schiffsgläubigers, d. h. nach §§ 755 ff. ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht, welches allerdings einige, der Natur des Pfandrechts aber keineswegs widersprechende Besonderheiten aufweist. Wir meinen, daß niemand auf den Gedanken gekommen wäre, die Pfandrechtsnatur des Schiffsgläubigerrechts zu bezweifeln, wenn der § 754 nur solche Forderungen enthielte, für die der Reeder nach allgemeinen Grundsätzen, d. h. unbeschränkt, haftet.[1]) Die Boyenssche Theorie hat genau wie die bereits besprochenen Theorien den Fehler begangen, von der beschränkten Haftung auszugehen und diese Fälle für sich allein zu betrachten, um dann zu versuchen, die Fälle der unbeschränkten Haftung der bereits aufgestellten Konstruktion anzupassen. So waren Ehrenberg und Cosack-Schaps zur Annahme zweier obligatorischer Ansprüche gezwungen, so mußte Boyens einen rein dinglichen und einen rein obligatorischen Anspruch annehmen, wollte er nicht auf eine einheitliche Konstruktion des Schiffsgläubigerrechts überhaupt verzichten. Aber auch sein Ergebnis für die Fälle der beschränkten Haftung erscheint keineswegs befriedigend. Ein rein dingliches Recht, welches unmittelbar kraft

---

[1]) vgl. Ehrenberg in Festgabe für Regelsberger S. 27 Nr. 8.

Gesetzes entsteht und zugleich seinen Inhalt von einer Forderung hernimmt, d. h. also ein dingliches Recht, auf welches die Vorschriften über eine Forderung direkt Anwendung finden, hat keine Wahrscheinlichkeit für sich.

Insbesondere erscheint der Hinweis auf die Grundschuld, dem man auch sonst in der Literatur des Schiffsgläubigerrechts häufig begegnet,[1]) verfehlt. Hier ein streng kausales, von Gesetzes wegen entstehendes Recht,[2]) geknüpft an Rechtsverhältnisse, welche vom Gesetz selbst als Forderungsrechte bezeichnet werden und welche zum weitaus größten Teile auf Vorgängen beruhen, die im bürgerlichen Rechte stets Forderungen zu erzeugen pflegen, dort ein auf Vertrag beruhendes, streng abstraktes Schuldversprechen aus einem Grundstück; als Objekt dieses Rechtes hier eine — wenn auch in manchen Beziehungen als Immobilie behandelte — Mobilie und daneben außerdem ein Forderungsrecht, die Frachtforderung, dort eine Immobilie; hier Mangel einer jeden Publizitätsform, selbst des Besitzes, dort ausgedehnteste Publizität durch das Grundbuch.

Wir kommen zu dem Ergebnis, daß auch die Boyensche Theorie den Sinn des Gesetzes nicht trifft und daß man zur richtigen Auslegung desselben nur kommen kann, wenn man seinen Ausgangspunkt von den dem Schiffsgläubigerrecht zugrunde liegenden Forderungen nimmt.

d) Das Schiffsgläubigerrecht ist regelmäßig ein gewöhnliches Pfandrecht.

Dies hat Pappenheim getan, und wir möchten vorausschicken, daß wir seine Theorie, von einigen allerdings nicht unwesentlichen Punkten abgesehen, zu der unsrigen machen.

„Als logisches Prius sind die Forderungen gedacht, als logisches Posterius die von ihnen gewährten Schiffsgläubigerrechte.“ [3]) Diesen Satz stellt Pappenheim mit Recht an die

---

[1]) vgl. z. B. Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 440, 443, 458, 466; andererseits aber Festgabe für Regelsberger S. 23 Anm. 2.

[2]) vgl. Ehrenberg in Festgabe für Regelsberger S. 24 Anm. 2.

[3]) Pappenheim S. 291.

Spitze seiner Betrachtung. Sehen wir die Forderungen, die das Schiffsgläubigerrecht gewähren, genauer an. Da sind zuerst Bewachungs- und Verwahrungskosten für den Fall des Verkaufs des Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung, dann öffentliche Abgaben, dann die Dienst- und Heuerforderungen, ferner die (an letzter Stelle genannten) Versicherungsbeiträge. Bezüglich dieser Ansprüche kann kein Zweifel bestehen und besteht nirgends ein Zweifel. Sie sind rein obligatorischer Natur und weisen auch bezüglich der Haftung des Reederschuldners keine Besonderheiten auf, da sie sein ganzes Vermögen ergreifen.

Nach den Forderungen aus Dienst- und Heuerverträgen folgen die Lotsengelder sowie die Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten und die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei. Diese Ansprüche nehmen, wie schon beiläufig bemerkt wurde,[1]) eine Sonderstellung ein und sollen hier zunächst wegbleiben; es wird von ihnen unten ausführlich zu sprechen sein. Nur sei schon jetzt darauf hingewiesen, daß das Gesetz bei ihnen nicht von „Forderungen" spricht, sondern von „Kosten" und „Beiträgen" und daß für diese Ansprüche der Reeder nicht unbeschränkt haftet.

Es folgen dann in den Nummern 6—9 die Forderungen, für die der Reeder kraft ausdrücklicher Gesetzesvorschrift „nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht" haftet: Forderungen der Bodmereigläubiger, Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und die Forderungen des § 486.

„Der Reeder haftet für die Forderungen nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht." Aus diesen Worten ist, wie wir sahen, zweierlei herausgelesen worden. Einmal: der Reeder sowie jeder folgende Eigentümer von Schiff und Fracht schuldet die Leistung, weil und solange er Eigentümer von Schiff und Fracht ist; andererseits: der Reeder schuldet gar nichts, sondern der Gläubiger hat nur ein dingliches Recht an Schiff und Fracht. Beides ist, wie wir weiter sahen, nicht richtig. Pappenheims Verdienst ist es, darauf hingewiesen zu haben, daß nur mittels

---

[1]) vgl. oben S. 19 Anm. 4.

der Unterscheidung von Schuld und Haftung das Rechtsverhältnis zwischen dem Reeder und seinen Gläubigern, ja das Wesen der beschränkten Haftung überhaupt richtig erkannt werden kann.[1])

Die Lehre über die Unterscheidung von Schuld und Haftung verdanken wir den im Anschluß an die Brinzschen Gedanken über die römische obligatio angestellten historischen Forschungen v. Amiras, welcher in seinem Werke über „Nordgermanisches Obligationenrecht“ [2]) die fundamentale Bedeutung dieser beiden Begriffe für die nordgermanischen Rechte feststellte, und dessen Ergebnisse durch die Forschungen Puntscharts[3]) im Gebiete des sächsischen Rechts eine glänzende Bestätigung erfuhren. Die Unterscheidung von Schuld und Haftung ist denn auch heute zur herrschenden, fast unbestrittenen Lehre geworden. Naturgemäß ist sie, weil historischen Ursprungs, auf das geltende Recht mit Vorsicht anzuwenden, und es ist stets zu prüfen, ob im Einzelfalle das Gesetz nicht von anderen modernen Gesichtspunkten ausgeht. Aber gerade im Seerecht, welches noch mehr als andere Rechtsmaterien auf germanischer Grundlage ruht, und ganz besonders bei der Reederhaftung, welche in der Ausgestaltung, die sie im allgem. deutschen Handelsgesetzbuch und im Handelsgesetzbuch erfahren hat, ein durchaus deutschrechtliches Institut ist,[4]) wird man in der Anwendung der Unterscheidung von Schuld und Haftung nicht fehlgehen.

Folgende Leitsätze enthalten die Grundzüge dieser Lehre[5]):

---

[1]) Pappenheim S. 308 ff.; vgl. aber bereits Pöhls S. 112.

[2]) Dieses Werk erschien 1882, also zwei Jahre später als Ehrenbergs „Beschränkte Haftung“!

[3]) vgl. Puntschart, Schuldvertrag und Treugelöbnis, Leipzig 1896.

[4]) vgl. Rehme S. 61 ff., 70 ff.; Wagner in Bindings Handb. S. 180; Gareis-Fuchsberger S. 905 Anm. 64; v. Schwind, Wesen und Inhalt des Pfandrechts S. 160 f.; Cosack S. 142 Zusatz zu § 34. Unrichtig ist, was Boyens Bd. 2 S. 428 Anm. 9 gegen die Anwendbarkeit der Lehre von Schuld und Haftung ausführt. Das HGB. legt in den §§ 771 ff. dem Reeder nicht das Haltensollen des Schiffsvermögens auf, sondern diese beschränkt persönliche Haftung bietet dem Gläubiger, wie oben gezeigt (vgl. oben S. 6), nur eine Sicherheit gegen die Verfügungsfreiheit des Reeders über sein Schiffsvermögen, die man ihm gerade nicht nehmen wollte.

[5]) v. Amira Bd. 1 S. 39 ff.; Puntschart S. 107, 114.

1. Weder der Begriff der Haftung noch der Begriff der Schuld fordert, daß, wer haftet, auch schulde.

2. Weder der Begriff der Schuld noch der Begriff der Haftung fordert, daß, wer schuldet, auch hafte.

3. Schuld und Haftung sind Gegensätze. Haftung ist Einstehensollen; Schuld ist Leistensollen.

Diese wenigen Sätze genügen, um ein ganz neues Licht auf die Vorschriften über die Reederhaftung und auf die Rechtsnatur des Schiffsgläubigerrechts zu werfen:

„Der Reeder haftet nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht", bedeutet weder, daß der Reeder schuldet, aber nach Ausscheiden der allein haftenden Vermögensstücke aufhört, Schuldner zu sein, noch auch bedeutet es, daß der Reeder gar nichts schuldet und für die Gläubiger ein rein dingliches Recht übrig bleibt,[1] sondern es bedeutet, daß der Reeder die betreffende Leistung schuldet, daß für ihn ein Leistensollen bezüglich der ganzen Leistung besteht, daß aber die Haftung, das Einstehensollen, auf Schiff und Fracht beschränkt ist. Der Reeder bleibt daher Schuldner auch nach Veräußerung des Schiffes, auch nach Abtretung der Frachtforderung, und nur die Haftung ist ihm gegenüber nicht mehr realisierbar; Umfang und Inhalt der Haftung bestimmen sich nach Umfang und Inhalt der Schuld, wie sie in der Person des ursprünglichen Reeders entstanden ist und sich in seiner Person weiterentwickelt. Es ist hiergegen eingewendet worden,[2] daß die Schuld nach Veräußerung des Schiffsvermögens in der Person des ursprünglichen Reeders nicht nachweisbar sei. Dieser Einwand ist durchaus haltlos und beruht auf einer völligen Verkennung des Begriffs der Schuld. Offenbar schließt man daraus, daß der ursprüngliche Schuldner nicht mehr durch Klage und Zwangsvollstreckung zu der Leistung gezwungen werden kann, daß er aufgehört habe Schuldner zu sein und somit eine privative Schuldübernahme stattgefunden habe. Man ist also der Ansicht, Schuld sei nur da vorhanden, wo geklagt und vollstreckt werden

---

[1] Alsdann müßte es im Gesetz etwa heißen: „Der Reeder wird nicht persönlich verpflichtet"; vgl. z. B. §§ 726, 753 HGB. und unten S. 29.

[2] Ehrenberg in Festgabe für Regelsberger S. 33; Lehmann S. 126 Anm. 1.

könne, d. h. Haftung vorhanden sei. Dies ist jedoch, wie wir sahen, nicht richtig, vielmehr kann jemand sehr wohl schulden, ohne zu haften, und zum Beweise dafür, daß der ursprüngliche Reeder nichts mehr schuldet, müßte erst auf der gegnerischen Seite der Beweis geführt werden, daß die entstandene Schuld über- oder untergegangen ist.[1]) Ja, bestünde der § 486 für sich allein ohne die §§ 754 ff., so könnte der betreffende Gläubiger nach Veräußerung des Schiffsvermögens seine Haftung überhaupt nicht mehr realisieren. Trotzdem bestünde die Schuld in der Person des Reeders weiter, und wenn er seinen Gläubiger befriedigte, so könnte er das Gezahlte nicht mit der condictio indebiti zurückfordern.

Bei solchen Erwägungen liegt der Gedanke nahe, die Schuld des Reeders als eine naturalis obligatio zu bezeichnen, und sie ist auch in der Tat so bezeichnet worden.[2]) Aber bei der so außerordentlich bestrittenen Natur der Naturalobligation, bei der Verschiedenartigkeit der Forderungen, die mit diesem Namen belegt werden — verjährte Forderung, Spielschuld, Verlöbnis —, ist u. E. mit der bloßen Bezeichnung gar nichts gewonnen und sie wird deswegen besser vermieden.

Wir kehren zum Schiffsgläubigerrecht zurück und kommen zu dem Ergebnis, daß das Gesetz dasselbe nicht nur nicht fälschlicherweise als ein Pfandrecht bezeichnet, sondern daß es in der Tat ein solches ist, daß Wortlaut und Sinn des Gesetzes sehr wohl miteinander in Einklang zu bringen sind. Besonderheiten enthält dieses Pfandrecht nur insofern, als es einmal unter Durchbrechung der Grundsätze über den guten Glauben ausnahmslos gegen jeden Dritten wirksam ist, und andererseits unter Durchbrechung des Grundsatzes prior tempore potior jure allen anderen Rechten am Schiffsvermögen vorgeht.

Das Schiffsgläubigerpfandrecht paßt sich unter dem Gesichtspunkt der Unterscheidung von Schuld und Haftung zwanglos sowohl den Fällen der unbeschränkten wie der beschränkten Reederhaftung an:

---

[1]) vgl. Brodmann in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 52 S. 164.

[2]) Lüerssen S. 51 ff.; Schaps S. 754; Marx S. 43.

1. In den Fällen der unbeschränkten Haftung zeigt es gegenüber dem gewöhnlichen Pfandrecht an beweglichen Sachen, abgesehen von den soeben erwähnten, keine Abweichungen. Sein Umfang, sein Inhalt, sein Entstehen und sein Untergang richten sich nach dem jeweiligen Bestande der Forderung. Hat der Reeder Zinsen zu entrichten, so haftet das Schiffsvermögen auch für diese, kommt der Reeder in Verzug, so haftet es auch für die Verzugszinsen, erlischt die Forderung durch Zahlung, Aufrechnung, Verzicht, Erlaß oder Verjährung,[1] so erlischt auch das Pfandrecht. Befriedigt der spätere Eigentümer den Gläubiger, so geht die Forderung nach den allgemeinen Vorschriften auf ihn über.

2. Der Hauptvorzug der Unterscheidung von Schuld und Haftung ist aber, daß der Begriff des akzessorischen Pfandrechts auch in den Fällen der beschränkten Haftung aufrechterhalten werden kann, ohne daß ein Wechsel in der Person des Schuldners bei Veräußerung des Schiffsvermögens angenommen zu werden braucht. Auch in diesen Fällen liegt eine Forderung zugrunde, die nicht nur in der Person des ursprünglichen Reeders entsteht, sondern auch noch nach Veräußerung von Schiff und Fracht in ihr fortbesteht. Auch in diesen Fällen bestimmt sich der Inhalt des Pfandrechts nach dem Inhalt der Forderung. Die Tragweite dieses Satzes wird vielfach verkannt.[2] Sie tritt aber in allen Fällen zutage, in denen dem ursprünglichen Reeder gegenüber oder von dem ursprünglichen Reeder Rechtshandlungen vorgenommen werden, die für Umfang und Inhalt der Forderung von Einfluß sind.[3] Erläßt der Gläubiger dem ursprünglichen Reeder die Schuld oder schließt er einen Vergleich mit ihm, so erlischt bezw. reduziert sich dementsprechend das Pfandrecht. Zahlt der Reeder nach Verkauf des Schiffes, so kann er das Gezahlte nicht mit der condictio indebiti zurückfordern, denn er hat eine wirklich bestehende Leistungspflicht erfüllt und das Pfandrecht geht unter. Kommt der Reeder in Verzug, so haftet auch

---

[1]) Nach den besonderen Verjährungsfristen der §§ 901 ff. HGB.

[2]) vgl. Lüerssen S. 49; Schaps S. 81 Anm. 1c Nr. 1; Boyens Bd. 2 S. 428 Anm. 9; gegen sie Pappenheim S. 298; Brodmann in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 52 S. 164.

[3]) Pappenheim S. 298 ff.

hier wie bei der unbeschränkten Haftung das Schiffsvermögen für die Verzugszinsen.[1] Will der Gläubiger seine Forderung durch Urteil feststellen lassen, so ist der ursprüngliche Reeder für die Feststellungsklage passiv legitimiert.

Schwierigkeiten ergeben sich bei der Aufrechnung.[2] Da in derselben ein Erfüllungszwang liegt, ein solcher aber nur da gegeben sein kann, wo jemand für seine Schuld auch haftet,[3] so ist für den Gläubiger die Aufrechnung nur gegenüber dem ursprünglichen Reeder und nur insoweit möglich, als Forderungen aus dem Schiffsvermögen gegen ihn in Frage kommen — praktisch wird es sich in der Regel um Frachtforderungen handeln —, und ferner nur insoweit, als der Gläubiger auch sonst im Klagewege seine Befriedigung aus dem Schiffsvermögen erlangt hätte, d. h. unter Berücksichtigung der ihm etwa vorgehenden oder gleichstehenden Schiffsgläubigerrechte.[4] [5] Wenn nun der Reeder das Schiff verkauft und die Frachtforderung abtritt, dann wird allerdings dem Gläubiger die Aufrechnungsmöglichkeit entzogen, denn da sich die allein haftenden Vermögensbestandteile nicht mehr in dem Vermögen des Schuldners befinden, der neue Eigentümer des Schiffsvermögens aber nicht Schuldner geworden ist, so ist für den Gläubiger nirgends eine Forderung vorhanden, die sich zur Aufrechnung eignet. Pappenheim bezeichnet dies als einen Mangel seiner Theorie und sucht denselben zu beheben, indem er entsprechende Anwendung des § 406 vorschlägt.[6] Das scheint uns bedenklich. § 406 BGB. verfolgt den Zweck, den

---

[1] Es besteht dadurch für den Erwerber des Schiffsvermögens die Gefahr, daß das Pfandrecht fortwährend anwächst, doch schafft das Gesetz in § 765 durch die Möglichkeit des Aufgebotsverfahrens Abhilfe.

[2] vgl. oben S. 16; Schaps S. 755 Anm. 5a.

[3] Dümchen a. a. O. S. 379, 406; § 390 Satz 2 BGB. bildet hiervon nur eine scheinbare Ausnahme, weil dort aus Billigkeitsrücksichten die Aufrechnungsmöglichkeit nach einem früheren Zeitpunkt bemessen wird.

[4] Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 140, 283, 409; in Festgabe für Regelsberger S. 13; Pappenheim S. 296.

[5] Kohler, Arch. f. ziv. Prax. Bd. 91 S. 171 f. nimmt von dem Standpunkt aus, daß das Schiffsgläubigerrecht ein rein dingliches Recht sei, an, daß in solchen Fällen keine Aufrechnung, sondern Geltendmachung des Pfandrechtes vorliege.

[6] S. 303.

Schuldner unter gewissen Voraussetzungen gegen die Entziehung der Aufrechnungsmöglichkeit zu schützen, weil er gegen die Abtretung der Forderung seitens des Gläubigers machtlos ist. Hier würde es sich um den umgekehrten Fall, nämlich darum handeln, den Gläubiger gegen die Entziehung der Aufrechnungsmöglichkeit seitens des Schuldners zu schützen, weil hier der Gläubiger den Rechtshandlungen des Schuldners gegenüber machtlos ist. Nun hat aber das Gesetz dem Gläubiger in Gestalt des Schiffsgläubigerpfandrechts und der beschränkt persönlichen Haftung einen starken Schutz zur Durchführung seiner Ansprüche gegenüber Dritten verliehen, denselben aber — und besonders bezüglich der Frachtforderung —[1] andererseits auch scharf begrenzt. Es scheint nicht angängig, diesen Schutz, welcher eine lex specialis bildet, durch entsprechende Anwendung einer lex generalis zu ergänzen und zu erweitern. Auch scheint uns das Ergebnis gerade im Hinblick auf die starke Waffe des Schiffsgläubigerpfandrechts keineswegs unbillig zu sein.

Die Aufrechnung seitens des Reeders gegenüber Forderungen des Schiffsgläubigers in den Fällen beschränkter Haftung ist unbegrenzt zulässig sowohl mit Schiffsforderungen als auch mit Landforderungen, wie sich aus § 387 BGB. ohne weiteres für die hier vertretene Ansicht ergibt.

Es war bisher die Rede von den Fällen der unbeschränkten Haftung, welche sämtlich erledigt wurden, dagegen wurden[2] von den Fällen der beschränkten Haftung die der Bergung und Hilfeleistung in Seenot sowie die der großen Haverei zurückgestellt und bedürfen daher noch näherer Erörterung.

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß auffälligerweise das Gesetz in diesen Fällen[3] nicht von Forderungen, sondern von „Kosten“ und „Beiträgen des Schiffes“ spricht.[5] In der Tat nehmen sie eine Sonderstellung ein. Heißt es in § 486 nur: „Der Reeder haftet nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht“,

---

[1]) vgl. § 771 HGB.

[2]) vgl. oben S. 22.

[3]) vgl. § 754 Nr. 4 u. 5.

[4]) vgl. auch § 700 Abs. 2: Die große Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.

so lauten die §§ 726 u. 753 übereinstimmend: „Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrages zur großen Haverei (bezw. zur Entrichtung der Bergungs- und Hilfskosten) wird durch den Havereifall (bezw. durch die Bergung oder Rettung) an sich[1]) nicht begründet". Der § 725 für die große Haverei und § 751 für die Bergung und Hilfeleistung gewähren den Berechtigten an den beitragspflichtigen Gütern bezw. an den geborgenen oder geretteten Gegenständen ein Pfandrecht, bei Bergung oder Hilfeleistung außerdem ein Zurückbehaltungsrecht. Dies aber sind auch die einzigen Ansprüche, welche den betreffenden Gläubigern zustehen, denn aus dem allgemeinen bürgerlichen Rechte können Forderungen für sie nicht hergeleitet werden, weil die Rechtssätze über große Haverei und Bergung und Hilfeleistung spezifisch seerechtlicher Natur sind und der allgemeine Anspruch aus versio in rem, der ihnen wohl zugrunde liegt, dem heutigen Rechte nicht mehr bekannt ist. In diesen Fällen läßt sich mithin der völlige Mangel einer Forderung nicht leugnen. Hier tritt in der Tat das Schiffsgläubigerrecht nicht akzessorisch als ein dingliches Recht zu einer Forderung hinzu, sondern es erschöpft in seiner Dinglichkeit seinen Inhalt voll.[2]) Läßt man daher den Namen des Pfandrechts nur da zu Recht bestehen, wo Akzessorietät zu einer Forderung vorliegt, so ist hier allerdings das Schiffsgläubigerrecht kein Pfandrecht. Aber nach heutigem juristischen Sprachgebrauch gehört Akzessorietät nicht zum Pfandrechtsbegriffe, so wird z. B. die Grundschuld trotz ihrer Loslösung von einer Forderung ganz allgemein zu den Pfandrechten gerechnet. Daher definiert beispielsweise Eccius[3]) das Pfandrecht als ein Recht, „kraft dessen der Berechtigte seine Befriedigung wegen einer Forderung oder unabhängig von einer solchen eine bestimmte Geldzahlung aus der Substanz einer Sache erlangen kann". In diesem Sinne können wir also auch hier, wie es das Handelsgesetzbuch in den §§ 725, 751, 755 tut, von einem Pfandrecht sprechen und an der Ausdrucksweise des § 755 HGB. festhalten.

---

[1]) D. h. abgesehen von besonderen Verträgen der Schiffer.

[2]) vgl. oben S. 18; Boyens Bd. 1 S. 188.

[3]) Eccius, Preuß. PrivR. Bd. 3 § 190b Anm. 25a.

Demzufolge haben wir in den Fällen der großen Haverei und der Bergung und Hilfeleistung in Seenot die reine Sachhaftung ohne jede persönliche Schuld, für die Berechtigten ausgestaltet zu einem Pfandrecht an den beitragspflichtigen Gütern bezw. den geborgenen oder geretteten Gegenständen. Als eine Verstärkung dieses Rechtes tritt in dem Schiffsgläubigerrecht ein weiteres Pfandrecht an Schiff und Fracht und eventuell die beschränkt persönliche Haftung hinzu.[1])

Wie nun verhalten sich sich diese Fälle der Unterscheidung von Schuld und Haftung gegenüber? Die herrschende Meinung steht auf dem Standpunkt, daß die Haftung sich begriffsnotwendig an eine Schuld anlehnt, daß die Schuld der Beweggrund ist, aus welchem das objektive Recht einen freien Menschen oder eine Sache haftbar macht und daß daher das objektive Recht keine Haftung bestehen läßt, wenn nicht wegen einer eingetretenen oder möglichen Schuld.[2]) Angesichts der in Frage stehenden Fälle kann hierin der herrschenden Meinung nicht beigetreten werden. Diese Fälle sind im Hinblick auf die §§ 726 u. 753 HGB. nur so zu erklären, daß hier auf Grund äußerer Vorgänge (der Bergung und Hilfeleistung bezw. der Eigentumsverletzung bei der großen Haverei) unmittelbar selbständige, nicht akzessorische dingliche Rechte zur Entstehung gelangen.[3])

Wir ziehen die Summe aus den vorstehenden Betrachtungen: Das Schiffsgläubigerrecht ist ein echtes Pfandrecht, welches in der Regel — gleichgültig ob die Haftung beschränkt oder unbeschränkt ist — akzessorisch zu Forderungen hinzutritt und nur in den Fällen der großen Haverei und der Bergung und Hilfeleistung in Seenot ohne Anlehnung an eine persönliche Verbindlichkeit entsteht.

---

[1]) Nach dem Gesagten ist der Ausdruck „Forderungen" in der Überschrift des § 754 ungenau, da er auf die Nr. 4 u. 5 nicht paßt. Richtiger wäre „Ansprüche".

[2]) v. Amira Bd. 1 S. 40; Puntschart S. 107, 114; Dümchen S. 400, 415 f.

[3]) Hier hätten wir mithin Fälle von kausal bedingter und doch selbständiger Sachhaftung; vgl. oben S. 19 Anm. 3. Zu der Ansicht, daß Haftung ohne Schuld denkbar ist, bekennt sich, wenn auch in anderem Zusammenhang, auch Pappenheim, Seerecht S. 319.

III. Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe.

Jedes Schiff eines Reeders bildet zusammen mit der Bruttofracht derjenigen Reise, auf welcher der Anspruch entstanden ist, um welchen es sich im Einzelfalle handelt, eine fortune de mer des Reeders, ein besonderes Schiffsvermögen für sich. Jedem solchen Schiffsvermögen gegenüber ist alles andere Vermögen Landvermögen, und zwar nicht nur die fortune de terre im wörtlichen Sinne, sondern auch alle seine übrigen Schiffe mit den zu ihnen gehörigen Frachtforderungen.[1]) Wir kommen nun zu unserer Hauptfrage: Gibt es Rechtsbeziehungen zwischen einer fortune de mer des Reeders und seinem Landvermögen; gibt es ein Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffsvermögen?

a) Möglichkeit eines Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe nach den zu II a—c genannten, hier abgelehnten Auffassungen der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerrechts.

Die Antwort auf diese Frage ist völlig abhängig von der Auffassung der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerrechtes. Der enge Zusammenhang, in dem diese beiden Probleme stehen, wird am besten beleuchtet werden, wenn wir zunächst die Möglichkeit des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe von dem Standpunkte der oben abgelehnten Theorien aus prüfen, um erst dann vom Standpunkte unserer Theorie aus die Frage endgültig zu lösen.

Am einfachsten und am wenigsten zweifelhaft ist die Beantwortung der Frage nach der Ehrenbergschen Theorie.[2]) Da nach ihr das Schiffsgläubigerrecht ein rein obligatorischer Anspruch ist, gerichtet gegen den jeweiligen Eigentümer des Schiffsvermögens als Schuldner und beschränkt nur hinsichtlich der Exekutionsmöglichkeit, so ergibt sich mit zwingender Notwendigkeit die Folgerung, daß dem Reeder selbst gegen das Schiffsvermögen niemals ein Schiffsgläubigerrecht zustehen kann. Denn niemand kann betreffs einer und derselben Forderung Gläubiger und Schuldner

[1]) Schaps S. 83; Pappenheim in Iherings Jahrb. Bd. 34 S. 393; Lehmann S. 118.

[2]) Gemeint ist hier die ursprüngliche Theorie Ehrenbergs.

zugleich sein, will man nicht dem § 241 BGB. seine natürliche Bedeutung nehmen und damit das ganze Obligationenrecht auf eine andere Basis stellen.

Es wurde nun aber bereits oben bei der Besprechung der Ehrenbergschen Theorie bemerkt, daß Ehrenberg selbst die Möglichkeit von Rechten des Reeders gegen sein eigenes Schiffsvermögen ohne weiteres annimmt und dieses sogar als ein Argument für die obligatorische Qualität des Schiffsgläubigerrechtes anführt. Wir können daher hier auf die oben gemachten Ausführungen verweisen.[1]) Aus ihnen geht hervor, daß Ehrenberg das Deduktionsrecht des Reeders im Auge hat, welches jedenfalls nicht zu den Schiffsgläubigerrechten gehört, ganz abgesehen davon, daß es richtiger Ansicht nach überhaupt kein Forderungsrecht ist; außer diesen erwähnt Ehrenberg nur noch den Fall der Einlösung des Bodmereibriefes durch den Reeder, welchem aber, wie unten noch auszuführen sein wird, wegen der Wertpapierqualität des Briefes keine prinzipielle Bedeutung beizumessen ist.

Nach der Cosack-Schapsschen Theorie, welcher jetzt auch Ehrenberg folgt, ist zu unterscheiden zwischen Entstehen und Fortbestehen des Schiffsgläubigerrechtes am eigenen Schiffe.[2]) Das Entstehen eines solchen Rechtes ist, da auch hier eine actio in rem scripta angenommen wird, aus den soeben angeführten Gründen unmöglich; dagegen ist ein Fortwirken des Pfandrechtes nach dem Erlöschen der Forderung nach allgemeinen Pfandrechtsvorschriften, also insbesondere bei Zusammenfall von Eigentum und Pfandrecht in einer Person, denkbar. Die Annahme Cosacks,[3]) daß im Falle der Kollision zweier Schiffe desselben Reeders der Reeder selbst als sein eigener Schiffsgläubiger auftreten könne, ist hiernach vom Standpunkte seiner Ansicht aus inkonsequent und auch seine Heranziehung der Analogie der Hypothek, welche auf den Grundstückseigentümer übergeht, paßt auf diesen Fall nicht. Denn bei dem Übergang einer Hypothek auf den Eigentümer nach Erlöschen der persönlichen Forderung handelt es sich um ein Fortbestehen

---

[1]) vgl. oben S. 14 f.

[2]) vgl. Schaps S. 754 Anm. 3.

[3]) S. 142 VIII a. a. O.

des Pfandrechtes, während hier das Pfandrecht im Augenblicke des Schiffszusammenstoßes erst entstehen müßte.

Der erste, der sich eingehender mit dem vorliegenden Problem im ganzen beschäftigt hat — einzelne Entscheidungen und daran anknüpfende Erörterungen[1]) sind schon früher zu verzeichnen —, ist Boyens.[2]) Naturgemäß. Denn in seine Theorie fügt sich das Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe zwanglos ein; wenn das Schiffsgläubigerrecht unabhängig von dem Entstehen einer Forderung ist, wenn es sich in der dinglichen Belastung des Schiffsvermögens erschöpft, dann steht nichts im Wege, hier Rechte an eigener Sache grundsätzlich anzuerkennen. Boyens nimmt denn auch Schiffsgläubigerrechte am eigenen Schiffsvermögen in allen Fällen an, in denen ohne Vertrag des Reeders bezw. des Schiffers als seines gesetzlichen Vertreters unmittelbar kraft Gesetzes das Schiffsgläubigerrecht zur Entstehung gelangt, d. h. in drei Fällen:

1. bei großer Haverei, wenn der Reeder zugleich Ladungsinteressent ist;

2. bei Bergung und Hilfeleistung in Seenot, wenn einem in Seenot befindlichen Schiffe von einem anderen, demselben Reeder gehörigen Schiffe Bergungs- oder Hilfsdienste geleistet werden;

3. wenn dem Reeder durch Verschulden der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen ein Schaden zugefügt wird und derselbe die fortune de terre des Reeders betrifft, also insbesondere in dem praktisch wichtigsten Falle des Zusammenstoßes zweier Schiffe desselben Reeders durch Verschulden des Kapitäns des einen von ihnen, da jedes Schiff gegenüber dem anderen zur fortune de terre gehört.

Für den Fall zu 3 führt Boyens ins Feld, daß der Reeder hier auch im Sinne des § 485 als Dritter zu betrachten sei, weil es sich um Gegenstände des Vermögens handle, die zu dem

---

[1]) vgl. vor allem RG. Bd. 32 S. 4 ff. für Berge- und Hilfslohn und dazu Pappenheim in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 44 S. 601 f., Bd. 47 S. 160 f.; ferner HansGZ. Hbl. Bd. 13 Nr. 32; Cosack S. 744 IV; RG. Bd. 45 S. 53, Bd. 51 S. 365, Bd. 58 S. 192, Bd. 67 S. 353 ff. über diese Entscheidungen unten S. 35 ff.

[2]) Bd. 1 S. 204 Nr. 9.

schuldigen Schiff in gar keiner von ihm gewollten Beziehung stünden, und weil sonst sein Risiko gegen die Intention des Gesetzes vermehrt werden würde.[1]) Auf diese Argumente wird weiter unten eingegangen werden.

b) Möglichkeit eines Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe nach der verteidigten Auffassung der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerrechts.

Wir haben uns in den Grundzügen der Pappenheimschen Theorie angeschlossen, daß das Schiffsgläubigerrecht regelmäßig ein zu Forderungen akzessorisch hinzutretendes Pfandrecht ist und nur in zwei Fällen, nämlich bei großer Haverei und bei Bergung und Hilfeleistung in Seenot, nachgewiesen, daß es nicht an eine Forderung angeknüpft ist, sondern eine ausschließlich dingliche Belastung des Schiffsvermögens darstellt. In den sonstigen Fällen der beschränkten Haftung fehlt es, wie wir sahen, nur scheinbar an einer Schuld, weil bei der Haftung bestimmter Gegenstände leicht diese oder doch ihre Eigentümer als alleinige Schuldner erscheinen, während in Wirklichkeit die Person des Schuldners unverändert bleibt. Damit scheint auch die Frage erledigt, inwieweit der Reeder selbst Schiffsgläubiger seines eigenen Schiffes sein kann. Denn da — abgesehen von den beiden erwähnten Ausnahmefällen — das Schiffsgläubigerrecht ein streng akzessorisches Recht ist, jeder Schiffsgläubiger eine Forderung haben muß, um dieses Pfandrechtes teilhaftig zu werden; da aber der Reeder gegen sich selbst eine solche niemals haben kann, selbst dann nicht, wenn die Kapitäne von zweien seiner Schiffe einen Vertrag miteinander schließen,[2]) so folgt daraus mit zwingender Notwendigkeit, daß ein originäres Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffsvermögen auf Grund Vertrages oder Deliktes regelmäßig undenkbar ist. Vorkommen kann ein solches Recht demnach nur in folgenden Fällen:

1. Wenn ein Schiffsgläubigerpfandrecht entstanden ist, dann kann es nach allgemeinen Grundsätzen in der Person des Reeders

---

[1]) Boyens Bd. 1 S. 205 Anm. 18.

[2]) And. M. OLG. Hamburg, HansGZ. Bd. 18 Nr. 66; vgl. aber ebenda Bd. 24 Nr. 61 und RG. Bd. 5 S. 59.

fortbestehen, wenn derselbe ein rechtliches Interesse an dem Fortbestehen hat,[1]) so wenn der Schiffsgläubiger das Schiff erwirbt oder den Reeder beerbt oder wenn der Reeder den Schiffsgläubiger beerbt. Eine Besonderheit besteht bezüglich des schon mehrfach erwähnten Erwerbes eines an Order lautenden Bodmereibriefes durch den Reeder im Wege der Indossierung. Hier ist die Forderung in der Weise von der Person des Reeders losgelöst, daß nicht nur das Pfandrecht für ihn bestehen bleibt, sondern daß er auch den Bodmereibrief weiter indossieren kann, so daß das Schiffsgläubigerrecht wieder zu einem akzessorischen Pfandrecht wird.[2])

Außer diesen Fällen, die nichts Ungewöhnliches bieten, kann ein Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe auch nach unserer Theorie, die sich hier mit der Boyensschen Theorie deckt, in den beiden Fällen rein dinglicher Belastung anerkannt werden, nämlich:

2. Bei großer Haverei, wenn entweder das Schiff selbst (z. B. durch Kappen von Masten, Überbordwerfen von Schiffsteilen) betroffen wird, oder wenn der Reeder zugleich Befrachter seines eigenen Schiffes ist und ein Teil seiner Ladung geworfen wird. Dann entsteht für ihn nach § 725 Satz 2 HGB. an den beitragspflichtigen Gütern, d. h. an der gesamten, also auch seiner eigenen Ladung nach Maßgabe des Beitrages, welcher nach dem Verhältnisse des Wertes des Schiffes, der Ladung und des Betrages der Fracht berechnet wird,[3]) ein Pfandrecht, und außerdem hat er gleich den anderen Vergütungsberechtigten nach §§ 725 Satz 1 (754 Nr. 5), 755, 756 die Stellung eines Schiffsgläubigers und damit ein weiteres bevorzugtes Pfandrecht an seinem eigenen Schiffe und an der Frachtforderung gegen die übrigen Befrachter, welches er in dem Zwangsversteigerungsverfahren geltend machen kann.

3. Bei Bergung und Hilfeleistung in Seenot, wenn ein Schiff des Reeders einem anderen in Seenot geratenen Schiffe desselben

---

[1]) §§ 1257, 1256 BGB.; Schaps S. 754 Anm. 3a; Martin S. 14.

[2]) Ebenso, aber mit anderer Begründung Entsch. d. OAppG. Lübeck in Hamburger Rechtssachen Bd. 2 S. 171; RG. Bd. 32 S. 11; vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 132, der sogar annimmt, daß der Reeder agendo gegen sein eigenes Schiffsvermögen auftreten könne; and. M. mit Recht Mittelstein S. 198.

[3]) § 716 HGB.

Reeders Berge- oder Hilfedienste leistet. Diesen Fall behandelt eingehend die viel erörterte Entscheidung des Reichsgerichts im Bd. 32.[1]) Das Landgericht und das Oberlandesgericht Hamburg[2]) hatten den Anspruch der Schiffsbesatzung des rettenden Schiffes für gerechtfertigt erklärt, dagegen den Anspruch des Reeders abgelehnt, weil einmal dieser nicht unter die „dritten Personen" des Art. 742 (§ 740) falle, außerdem aber der Anspruch rechtlich undenkbar sei, weil niemand eine Forderung gegen sich selbst erwerben könne. Auch Pappenheim[3]) erklärt aus dem letzteren Grunde bei bloßer Auslegung des Gesetzes den Anspruch für ausgeschlossen, weil er auch bei Bergung und Hilfeleistung trotz § 753 Abs. 1 eine Forderung annimmt. Das Reichsgericht hat mit Recht diese beiden Argumente für nicht durchschlagend erklärt: Der Ausdruck „dritte Personen" in § 740 — sowohl im 1. als auch im 2. Absatz — bezeichne nur einen Gegensatz zu der Schiffsbesatzung, und deswegen könnten sowohl der Reeder selbst als auch die Ladungseigentümer einen Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn erwerben. Was aber den Gesichtspunkt betreffe, daß wegen Zusammenfallens von Forderung und Verpflichtung ein Anspruch nicht zur Entstehung komme, so werde gemäß Art. 755 (§ 753) eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Berge- oder Hilfslohnkosten nicht begründet, der Anspruch richte sich vielmehr unmittelbar gegen das Schiff und daher könne er auch dem Reeder selbst zustehen. Dieser Argumentation des Reichsgerichts ist unbedingt zuzustimmen. In den hieran anschließenden Erörterungen, welche darauf hinauslaufen, daß das Schiffsvermögen als ein selbständiges Sondervermögen und der Reeder als sein Vertreter anzusehen sei, kann allerdings dem Reichsgericht nicht beigetreten werden. Hierüber weiter unten.

Diese zu 1—3 angeführten Fälle sind u. A. nach die einzigen, in denen ein Schiffsgläubigerrecht des Reeders am eigenen Schiffe denkbar ist, besonders muß in allen Fällen, die unter den § 485 HGB. fallen, z. B. auch in dem wichtigen Falle des Zusammen-

---

[1]) S. 4 ff.; vgl. oben S. 33 Anm. 1.

[2]) Die beiden Entscheidungen sind abgedruckt in HansGZ. Hbl. Bd. 13 Nr. 32.

[3]) S. 316 Anm. 2.

stoßes zweier Schiffe desselben Reeders infolge Verschuldens des einen von ihnen,[1]) ein solches Recht abgelehnt werden. Denn es ist auch nicht möglich, mit Boyens[2]) dem Ausdruck „einem Dritten zugefügten Schaden" in § 485 dieselbe Interpretation zuteil werden zu lassen wie in dem Ausdruck „von dritten Personen" in § 740. Auf diesem Standpunkt steht auch das Reichsgericht[3]): „Nach Art. 451 (§ 485) soll der Reeder für solchen einem Dritten zugefügten Schaden (welchen eine Person der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verursacht hat) verantwortlich sein. Schon diese Ausdrucksweise des Gesetzes weist darauf hin, daß mit dem Dritten nur jemand gemeint ist, der weder die schuldige Person der Schiffsbesatzung noch der Reeder oder der Schiffseigner selbst ist. Eine andere Auslegung wird aber auch nicht durch Grund und Zweck des Gesetzes gerechtfertigt. Der Art. 451 beruht auf dem Gedanken, daß derjenige, welcher in seinem Interesse ein anderen Gefahr bringendes Gewerbe mit Hilfe von ihm angestellter Personen betreibt, auch für den von diesen in seinem Dienst handelnden Personen schuldhaft verursachten Schaden wenigstens mit Schiff und Fracht einstehen muß. Im Bereiche dieses Gedankens liegt es nicht, unter irgendwelchen Umständen zu den Schadensersatzberechtigten auch den Reeder selbst zu rechnen. Im Gegenteil, dies würde dem Gedanken des Gesetzes widersprechen, insofern nämlich die Statuierung eines dem Reeder gegenüber einem ihm selbst gehörigen Schiffsvermögen zustehenden Ersatzanspruches den Erfolg haben würde, seine Haftung gegenüber den etwa neben ihm Schaden Leidenden (z. B. Ladungsbeteiligten) herabzumindern".

---

[1]) vgl. oben S. 2.

[2]) vgl. oben S. 33.

[3]) Bd. 45 S. 55, Bd. 51 S. 55; vgl. Lewis Bd. 2 S. 134; Schaps S. 754 Anm. 4 erklärt die Entscheidungen durch Auslegung der Ausdrücke „dritte Person" in § 740 und „Dritter" in § 485 für logisch und juristisch nicht überzeugend. Die Ausdrucksweise des Gesetzes ist vielleicht eine zufällige, aber der Sinn der beiden Gesetzesstellen läßt sich, wenn auch nicht allein aus den beiden genannten Wendungen, so doch immerhin aus ihrem Gesamtinhalt entnehmen. Jedenfalls ist mit Schaps die gesetzliche Regelung der Frage des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe zu wünschen.

Das Reichsgericht vertritt mithin, und zwar mit Recht, genau den entgegengesetzten Standpunkt wie Boyens, welcher annimmt, bei dieser Auslegung werde das Risiko des Reeders gegen die Intention des Gesetzes vermehrt.[1] Man darf bei der Interpretation der Vorschriften über die Reederhaftung nicht davon ausgehen, daß nach dem Willen des Gesetzes der Reeder soweit als irgend möglich geschützt, sein Risiko in jeder Beziehung möglichst begrenzt werden sollte, vielmehr umgekehrt davon, daß der Reeder grundsätzlich in bezug auf Zufälle, Gefahrtragung, Einstehen für Verschulden usw. nicht anders dasteht als jeder andere Schuldner, und daß sein Risiko nur quantitativ fest bestimmte gesetzliche Grenzen erhalten hat. Daher liegt z. B. der Fall eines von einem Kapitän verschuldeten Schiffszusammenstoßes zweier Schiffe desselben Reeders prinzipiell nicht anders, als wenn der Chauffeur eines Automobils ein anderes ebenfalls seinem Herrn gehöriges Automobil infolge zu schnellen Fahrens in Trümmer fährt. Genau wie hier der Eigentümer infolge eines unglücklichen Zufalls keinen Schadensersatzanspruch gegen den Herrn des „schuldigen Automobils" erhält — von der Exkulpationsmöglichkeit sei ganz abgesehen —, ebensowenig kann in unserem Falle der Reeder einen Schadensersatzanspruch geltend machen und hat den ihm durch den Untergang des Schiffes entstandenen Schaden in vollem Umfange zu tragen.

c) Pappenheims Vorschlag für weitgehendste Anerkennung des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe durch entsprechende Anwendung des Gesetzes.

Dies die Ergebnisse, zu welchen die Unterscheidung von Schuld und Haftung für das Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffsvermögen u. E. führen muß. Aber man hat sich bei ihnen nicht beruhigt, und gerade Pappenheim, der eifrigste Verfechter der auch hier vertretenen Theorie, ist am wärmsten für eine ausgedehnte Anerkennung des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe

---

[1] Boyens Bd. 1 S. 205 Anm. 18; vgl. oben S. 34.

eingetreten.[1]) Auf diese seine Darlegungen ist noch genauer einzugehen. Es sei gleich vorausgeschickt, daß wir uns den Ausführungen Pappenheims nicht auszuschließen vermögen.

Pappenheim geht davon aus, daß man bei bloßer Auslegung des Gesetzes ein Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe in allen in Betracht kommenden Fällen ablehnen müsse, weil „augenscheinlich der Reeder nicht Gläubiger seiner Forderung werden kann, deren Schuldner er zugleich wäre". Diese Folgerung Pappenheims resultiert aus der Gleichstellung aller in § 754 aufgeführten Ansprüche: Aber wir haben gesehen, daß nicht allen Schiffsgläubigerrechten Forderungen zugrunde liegen, und daß, soweit dies nicht der Fall ist, auch schon bei bloßer Auslegung des Gesetzes Schiffsgläubigerrechte des Reeders selbst möglich sind. So kommt Pappenheim für die Fälle der Rettung in Seenot und der großen Haverei bei bloßer Auslegung des Gesetzes zur Ablehnung eines Schiffsgläubigerrechtes am eigenen Schiffe, während wir dasselbe mit Boyens in den gleichen Fällen ohne weiteres bejahen konnten. Es ist also schon der Ausgangspunkt der Erörterung Pappenheims zwar von seinem Standpunkte aus konsequent, aber nach den obigen Ausführungen unrichtig. Weiterhin heißt es bei ihm[2]):

„Es dürfte nun aber nicht zweifelhaft sein, daß die früher betrachteten Konsequenzen der Personenidentität mit den Anforderungen der Billigkeit unvereinbar sind. Es fehlt an einem inneren Grunde dafür, daß Reeder, Schiffsgläubiger und Versicherer lediglich um deswillen im Verhältnisse zueinander eine vom Regelfalle abweichende Rechtsstellung erhielten, weil die beiden in Betracht kommenden Schiffe oder das in Betracht kommende Schiff und seine Ladung denselben Eigentümer haben. Das Gesetz regelt allerdings nur die Fälle der Personenverschiedenheit. Es beschränkt aber seine Vorschriften auf sie nicht, weil es die der Personenidentität von ihnen ausschließen will, sondern nur, weil es ein Bedürfnis nach ihrer Regelung nicht gegeben sieht. Was insbesondere die Schiffsgläubigerrechte anbelangt, so erscheint es ge-

---

[1]) § 26 seines Handb. S. 313 ff.

[2]) S. 317 f.

boten, die sie betreffenden Vorschriften, welche die Entstehung einer Forderung und die Verschiedenheit des Schiffes und des Reeders zur Voraussetzung haben, soweit möglich entsprechend anzuwenden, wenn infolge des Zusammenfallens der Reeder zweier Schiffe oder des Reeders und des Ladungsinteressenten eine Forderung nicht zur Entstehung gelangt und das Schiffsgläubigerrecht ein Recht am eigenen Schiffe ist". Diese entsprechende Anwendung will Pappenheim immer dann eintreten lassen, wenn die Schiffsgläubigerforderung unmittelbar kraft Gesetzes entstehen würde,[1]) also besonders bei Rettung in Seenot, bei großer Haverei und bei Schiffskollision. Aber noch weiter; auch bei rechtsgeschäftlichen Forderungen sollen diese Schiffsgläubigerrechte zur Entstehung gelangen, wenn nur nicht die Gefahr besteht, daß der Reeder wissentlich sein Schiffsvermögen zum Schaden anderer für sich belaste, so „wenn der Schiffer in Unkenntnis der Personenidentität einen Vertrag für den Reeder abschließt, kraft dessen der Gläubiger bei Personenverschiedenheit ein Pfandrecht am Schiffe erlangen würde. Z. B. er schließt einen Bodmereivertrag oder ein sonstiges Kreditgeschäft (§ 754 Nr. 6, 8) mit jemandem, der, wie sich erst später herausstellt, Erbe des Reeders geworden ist, oder zwei Schiffer schließen einen Vertrag über die Höhe des Bergelohns, ohne zu wissen, daß das in Seenot befindliche Schiff nach Antritt der Reise im Wege der Veräußerung (§ 474) in das Eigentum des Reeders des rettenden Schiffes übergegangen ist".

Was Pappenheim „entsprechende Anwendung" des Gesetzes nennt, ist u. E. mehr, ist Rechtsschöpfung; seine Vorschläge sind vielleicht de lege ferenda zu berücksichtigen, wenn man dem Reeder neben der Haftungsbeschränkung noch ein weiteres beneficium zuteil werden lassen will, de lege lata sind sie unannehmbar, und zwar gerade von den Gesichtspunkten aus, die Pappenheim selbst bei der Konstruktion des Schiffsgläubigerrechts aufgestellt hat, vor allem also, weil das Schiffsgläubigerrecht regelmäßig ein streng akzessorisches, ausschließlich der Sicherung von Forderungen dienendes Recht ist.

---

[1]) vgl. Boyens Bd. 1 S. 204 Nr. 9; oben S. 33.

Tatsächlich hat denn auch Pappenheim, wie aus seinen eigenen Worten[1]) hervorgeht, nur deswegen für eine entsprechende Anwendung des Gesetzes plaidiert, weil er auf Grund seiner Theorie zu unbilligen Resultaten kommen zu müssen glaubte.[2]) Wir meinen aber, daß dies keineswegs der Fall ist.

Einmal ist, wie wir bereits sahen, in den Fällen der Bergung und Hilfeleistung und der großen Haverei auch ohne entsprechende Anwendung des Gesetzes die Annahme eines Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe durchaus möglich und in der Rechtsprechung anerkannt.

Auf einen anderen Punkt, in dem ebenfalls entgegen der Ansicht Pappenheims ein unbilliges Resultat nicht angenommen zu werden braucht, ist hier noch genauer einzugehen. Es handelt sich um das Argument Pappenheims, daß „an dem Bestande der einzelnen Sondervermögen Dritte rechtlich interessiert sind, denen" — bei bloßer Auslegung des Gesetzes — „eine solche Wirkung der Personenidentität" — nämlich das Nichtentstehen von Schiffsgläubigerrechten — „je nach Umständen zum Vorteil oder zum Nachteil gereichen würde".[3]) Als Beispiel nimmt Pappenheim den Fall der Schiffskollision:

„Im Falle der Kollision zweier verschiedenen Reedern gehöriger Schiffe tritt die von dem schuldigen zu leistende Entschädigung für die Schiffsgläubiger des unschuldigen in das ihnen haftende Schiffsvermögen ein (§ 775 Abs. 2), während in gleichem Umfange das den Schiffsgläubigern des schuldigen Schiffes haftende Schiffsvermögen mit einem neuen Schiffsgläubigerrecht belastet wird, das jedem eine frührere Reise betreffenden vorgeht. Wenn ein solches im Falle der Kollision zweier demselben Reeder gehörender Schiffe nicht zur Entstehung gelangt, gereicht dies den Gläubigern des schuldigen Schiffes zum Vorteil, denen des unschuldigen zum Schaden".

Das kann Pappenheim nicht zugegeben werden. Wenn die Besatzung eines Schiffes schuldhaft ein anderes Schiff desselben

---

[1]) S. 315, 317.

[2]) vgl. Lehmann S. 559 Anm. 5.

[3]) Pappenheim S. 315.

Reeders, welches stark mit Schiffsgläubigerrechten belastet ist, beschädigt, dann ist nicht nur der Reeder in seinem Eigentum verletzt, sondern verletzt sind auch die Schiffsgläubiger in ihrem Pfandrecht. Denn wie kann ein Eigentum, ein Nießbrauch, ein Pfandrecht oder irgendein anderes dingliches Recht intensiver verletzt werden als durch Verletzung der Sache, an der das dingliche Recht besteht? Nun ist zwar sehr bestritten, ob unter die „sonstigen Rechte" des § 823 Abs. 1 BGB. auch obligatorische Rechte fallen, darüber aber besteht kein Zweifel, daß jedenfalls die Verletzung aller absoluten, insbesondere also aller dinglichen Rechte einen Schadensersatzanspruch erzeugt. Daher steht den in ihrem Pfandrecht verletzten Schiffsgläubigern auf Grund von § 823 Abs. 1 BGB. in Verbindung mit § 485 HGB. gegen den Reeder ein Schadensersatzanspruch zu, für den er wiederum nach § 486 Nr. 3 nur mit Schiff und Fracht haftet und der weiterhin nach § 754 Nr. 9 das Schiffsgläubigerrecht gewährt. Dieser Schadensersatzanspruch der Schiffsgläubiger des unschuldigen Schiffes aber existiert auch ohne ein Schiffsgläubigerrecht des Reeders am eigenen schuldigen Schiffe, welches allerdings nicht zur Entstehung gelangt. Die Schiffsgläubiger des unschuldigen Schiffes würden mithin infolge der Personenidentität keinen Schaden erleiden.

Anders ist die Sachlage für die Versicherungsgesellschaften. Stoßen z. B. zwei Schiffe desselben Reeders durch Verschulden der Besatzung des einen von ihnen zusammen, so hat der Versicherer des unschuldigen Schiffes den diesem verursachten Schaden zu tragen, ohne daß er von dem Reeder die Abtretung eines Ersatzanspruches gegen den Versicherer des schuldigen Schiffes verlangen kann, weil ein solcher Anspruch nicht entstanden ist; der Ersatzanspruch gegen den Kapitän wird meist wertlos sein. Aber dieses Ergebnis ist auch gar nicht unbillig. Der Zweck des Versicherungsvertrages ist die Übernahme eines Risikos durch den Versicherer. Der Versicherer muß darauf gefaßt sein, daß er die Versicherungssumme zu zahlen hat, ohne sich schadlos halten zu können; will er die bei einem großen Reedereibetriebe oder bei einem Schleppschiffahrtsunternehmen naheliegende Gefahr der Kollision zweier demselben Reeder gehöriger Schiffe nicht auf sich nehmen, so ist es seine Sache, auf Aufnahme einer entsprechenden

Klausel im Versicherungsvertrage zu halten und so sein Risiko in dieser Hinsicht abzuschwächen. Auch in dem oben bereits gestreiften Falle des Zusammenstoßes zweier Automobile desselben Eigentümers hätte der Versicherer des zertrümmerten Automobils den Schaden endgültig zu tragen, niemand aber wird darin eine besondere Unbilligkeit, sondern das, was es wirklich ist, die Folge eines unglücklichen Zufalls erblicken. Wir konnten aber bereits feststellen,[1]) daß im Grunde dieser Fall nicht anders liegt als der unsrige.

Sind so die Billigkeitsrücksichten, die Pappenheim zur Verfechtung des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe veranlaßt haben, nicht durchschlagend, so kann es auch aus dem Sinn der ganzen Reederhaftung des Handelsgesetzbuches heraus nicht anerkannt werden. Die beschränkte Haftung sowohl wie das Institut des Schiffsgläubigerrechtes schalten die Person des Reeders von dem ihm gehörigen Schiffsvermögen nicht in der Weise aus, daß man in entsprechender Anwendung des Gesetzes, wie Pappenheim es will, generell Rechtsbeziehungen zwischen ihm und dem Schiffsvermögen anerkennen dürfte. Die Haftung des Reeders ist reine Sachhaftung, aber sie ist nach dem Willen des Gesetzes reine Sachhaftung für Schuld und nur in den vom Gesetz ausdrücklich hervorgehobenen Fällen — §§ 726, 753 HGB. — reine Sachhaftung ohne Schuld. Auf der richtigen Erkenntnis dieses Grundprinzips des Gesetzes beruhen denn auch die Äußerungen der Rechtsprechung, welche Pappenheim als einen „Sieg der Billigkeit über den Formalismus“ bezeichnet.[2]) Pappenheim zeigt in seinen Ausführungen über das Schiffsgläubigerrecht am eignen Schiffe auch die Neigung, das Schiffsvermögen als solches zu verselbständigen, eine Neigung, der er an anderer Stelle[3]) sehr mit Recht widerspricht, die sich aber überall in der Literatur des Seerechts sowohl wie in der Rechtsprechung findet. Wohl am weitesten ist darin Pferdmenges[4]) gegangen, welcher dem

---

[1]) vgl. oben S. 38.

[2]) S. 316 a. a. O.

[3]) S. 62 ff. a. a. O.

[4]) Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers, Hamburg 1895, S. 11, 30, 32 ff., 57 f.

Schiffsvermögen sogar Rechtssubjektivität zuspricht, allerdings notgedrungen zugeben muß, daß es keine juristische Person sei, und daher zu der Formulierung gelangt: „das Schiffsvermögen selbst ist Schuldner".[1]) Auf einem ähnlichen Standpunkte aber steht auch das Reichsgericht. Es spricht von dem Schiffsvermögen als einem aus dem übrigen Vermögen ausgeschiedenen Sondergut, welches als solches in selbständigen rechtlichen Beziehungen stehen kann; es betrachtet den Reeder als Vertreter dieses Sondergutes und läßt ihn als solchen sich selbst als Vertreter seines übrigen Vermögens gegenübertreten.[2]) Alle diese und ähnliche Konstruktionen sind unrichtig. Gegen die Bezeichnung der allein haftenden Vermögensbestandteile des Reeders als „Sondergut", „Sondervermögen", „Schiffsvermögen", „fortune de mer" u. dgl. m. ist an sich gewiß nichts einzuwenden, diese Ausdrücke sind sogar als abkürzende Ausdrucksweise notwendig und werden sich nie vermeiden lassen.[3]) Aber sie sind auch nicht mehr als eine abkürzende Ausdrucksweise. Sie bergen die große Gefahr in sich, daß sie zu der Auffassung verleiten, als seien die der Haftung unterliegenden Vermögensstücke des Reeders ein in jeder Beziehung in sich abgeschlossenes Sondervermögen nach Art etwa des Nachlasses oder der Konkursmasse.[4]) Das ist keineswegs der Fall; die fortune de mer des Reeders nimmt eine Sonderstellung innerhalb des Vermögens des Reeders nur für die Gläubiger, nur

---

[1]) Gegen ihn Schaps S. 80 Anm. 2; Pappenheim in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 44 S. 601 Anm. 1; Boyens Bd. 1 S. 188 Anm. 6; dieselbe Ansicht wie Pferdmenges vertritt auch Martin, der jedoch eine Rechtfertigung derselben vermissen läßt und vor allem nicht näher auf die Unterscheidung von Schuld und Haftung eingeht, von welcher er sogar behauptet, daß sie die Frage des Schiffsgläubigerrechtes am eignen Schiffe ungelöst lasse, wohl in dem Bestreben, demselben um jeden Preis zum Siege zu verhelfen; vgl. Martin S. 12ff., 20ff., 29, 38, 41, 49.

[2]) vgl. Bd. 32 S. 10ff.; hier nimmt das RG. sogar an, daß der Reeder sich selbst als Vertreter zweier verschiedener Sondervermögen gegenüberstehen könne. Das RG. übersieht aber, daß gegenüber einem Schiffsvermögen alles übrige Vermögen des Reeders Landvermögen ist; vgl. oben S. 31; Pappenheim in Iherings Jahrb. Bd. 34 S. 393.

[3]) Pappenheim S. 78.

[4]) Ob wir es in diesen Fällen mit juristischen Personen zu tun haben, kann hier dahingestellt bleiben.

nach der passiven Seite, nur nach der Seite der Haftung hin ein, aber es bleibt ein Teil seines Gesamtvermögens, der Reeder ist nicht Vertreter, sondern Subjekt seines Schiffsvermögens. Das Schiffsvermögen bleibt zusammen mit dem übrigen Vermögen den Landgläubigern haftbar, auch das Schiffsgläubigerrecht gibt ihm nur insoweit eine besondere Stellung, als dieses den Schiffsgläubigern ein Recht vorzugsweiser Befriedigung aus ihm gewährt. Man könnte es vielleicht paradox so ausdrücken, daß das Schiffsgläubigerpfandrecht nicht dem Schiffsvermögen, sondern den Landgläubigern gegenüber besteht.

Man kann das Haftungssystem unseres Handelsgesetzbuchs im Hinblick auf seine Geltendmachung (§ 761) wohl als Exekutionssystem bezeichnen, wenn auch in anderem Sinne als Ehrenberg, welcher allein in der beschränkten Exekutionsmöglichkeit das Wesen der beschränkten Reederhaftung erblickt, — im Ergebnis kommt es auf das englisch-amerikanische oder noch spezieller auf das amerikanische Haftungssystem[1]) heraus, wenn man einmal von der Verdinglichung des Schiffsgläubigerrechtes absieht. Darum liegt es nicht im Sinne des Handelsgesetzbuchs, das gesetzliche Haftungsmaximum durch Gewährung von Rechten des Reeders an seinem eigenen Schiffsvermögen herunterzusetzen.

Ergebnisse.

Wir fassen unsere Ergebnisse noch einmal zusammen:

Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechtes kann nur mit Hilfe der Unterscheidung von Schuld und Haftung richtig erkannt werden. Darnach ist das Schiffsgläubigerrecht sowohl in den Fällen der unbeschränkten wie auch in den Fällen der beschränkten Haftung ein Pfandrecht, welches regelmäßig akzessorisch zu Forderungen hinzutritt und sich nur in Fällen der großen Haverei sowie der Bergung und Hilfeleistung in Seenot kraft ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmung ohne die Grundlage einer Forderung existiert.

---

[1]) vgl. oben S. 5.

Soweit seitens des Reeders eine solche reine Sachhaftung ohne Schuld besteht, ist auch ein Recht des Reeders am eignen Schiffsvermögen möglich, im übrigen kann ein derartiges Recht nur nach den allgemeinen Grundsätzen der §§ 1256, 1257 BGB. über das Fortbestehen des Pfandrechts nach Erwerb der Pfandsache durch den Pfandgläubiger anerkannt werden.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.